

Fábrica de Noobs

Desmistificando: Titanic

Natanael Antonioli

Dezembro de 2024

1. SUMÁRIO

2. Identificação da história	4
3. Em que contexto o Titanic foi construído?	5
4. Como o Titanic funcionava?	7
5. O que aconteceu no embarque dos passageiros?	12
6. O que aconteceu até o avistamento do iceberg?	14
7. Como foi a colisão e o naufrágio?	17
8. O que hoje sabemos do naufrágio?	23
9. O livro <i>Futility, or the Wreck of the Titan</i> previu o desastre do Titanic?	25
10. Os contos de William Thomas Stead previram sua morte no Titanic?	27
11. O Titanic foi denominado “inafundável” até mesmo por Deus?	28
12. O Titanic carregava uma múmia amaldiçoada?	32
13. O navio recebeu um número que, quando invertido, significaria <i>NO POPE</i> ?	33
14. O Titanic não fez vítimas, e foi rebocado com segurança?	34
15. O que houve com o Olympic que poderia motivar uma fraude de seguros?	38
16. As janelas no naufrágio indicam que o Titanic foi trocado pelo Olympic?	39
17. O Olympic disfarçado de Titanic colidiu com o alvo errado?	43
18. Partes do Titanic foram achadas no Olympic, e vice-versa?	47
19. J.P. Morgan afundou o Titanic para matar opositores da criação da Reserva Federal? ...	49
20. Por que J. P. Morgan cancelou a viagem no último minuto, e teve suas estátuas de bronze removidas do navio?	51
21. Houveram cancelamentos em massa antes da viagem?	52
22. Havia um navio misterioso próximo do Titanic?	54

23. O Titanic foi afundado por um submarino alemão?	56
24. Capitão Smith tentou quebrar um recorde de velocidade?	57
25. Conclusões	58

2. IDENTIFICAÇÃO DA HISTÓRIA

Em 14 de abril de 1912, o Titanic, dado por muitos como inafundável, atingiu um iceberg e naufragou, clamando consigo a vida de 1517 pessoas. Ainda hoje, há teorias que envolvem cenários diferentes, tais como um naufrágio proposital, uma troca com outro navio ou clarividências literárias.

Um exemplo de lista de conspirações conhecidas encontra-se em <https://spyscape.com/article/the-titanics-top-10-weirdest-conspiracy-theories>.

Figura 1: conspirações conhecidas.



Esse vídeo, porém, não aborda:

- Dúvidas sobre cenários exclusivamente ficcionais envolvendo o Titanic;
- O submarino Titan, que implodiu em uma expedição para visitar o naufrágio do Titanic: esse tópico foi abordado em <https://www.youtube.com/watch?v=pQ6bRlcsdQg>.

3. EM QUE CONTEXTO O TITANIC FOI CONSTRUÍDO?

Estamos no final do século XIX, e as companhias alemãs Norddeutscher Lloyd e Hamburg America Line estavam em uma corrida pela construção de navios maiores e mais velozes.

A Norddeutscher Lloyd construiu navios da classe Kaiser: primeiro, o Kaiser Wilhelm der Grosse, em 1887, que obteve um recorde de velocidade. Depois, o Kronprinz Wilhelm (de 1901), o Kaiser Wilhelm II (de 1902) e o Kronprinzessin Cecilie (de 1906).

Paralelamente, a companhia britânica Cunard Line encomendou dois navios, a Lusitania (em 1904) e a Mauretania (em 1906). Nesse momento, a companhia White Star Line, também britânica, percebeu que a sua frota conhecida como Big Four (o Cedric, Celtic, Adriatic e Baltic) **era incapaz de atender aos padrões de seus concorrentes.**

Em julho de 1907, durante uma discussão sobre a primeira viagem da Lusitania com o diretor da Harland & Wolf, J. Bruce Ismay, diretor da White Star Line, **se mostrou preocupado com o sucesso da Lusitania, e concluiu que a Cunard Line representava uma ameaça para ambas as companhias.** Ambos os diretores **concordaram na construção de uma frota de navios que fosse párea** para a frota da Cunard Line.

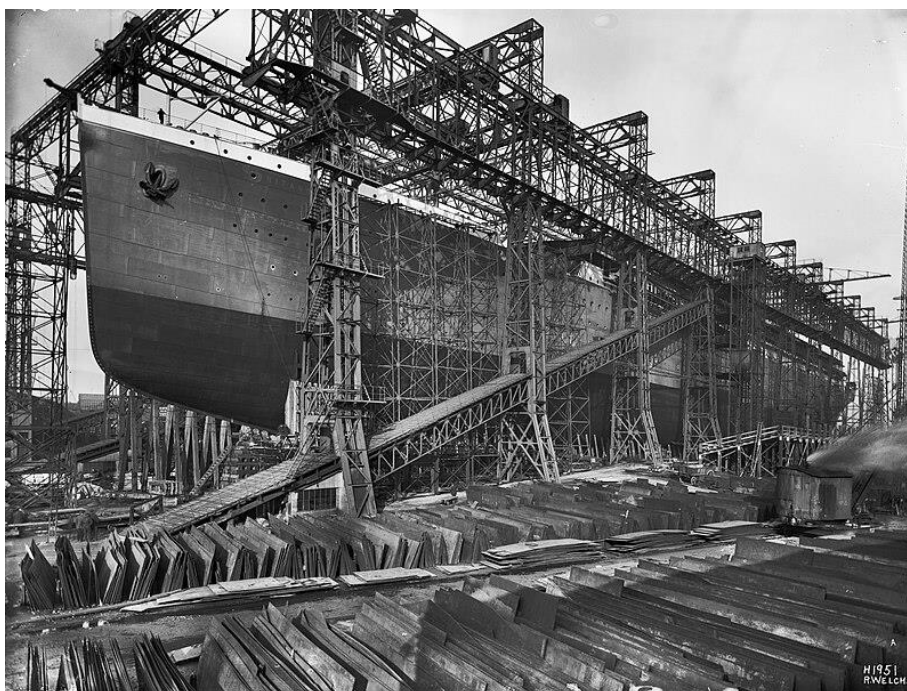
Em 1908, **o contrato para construção de uma frota de três navios estava feito.** Em dezembro de 1908, **começou-se a construção do Olympic e, em março de 1909, do Titanic, ambos sendo montados lado a lado.** A construção do Britannic, o último navio da frota, começou em 1911.

Todos navios tinham 9 andares, mas suas especificações diferiam. Ao nosso interesse, cabem as especificações do Titanic e do Olympic, que serão especificadas mais adiante.

Figura 2: Titanic e Olympic sendo construídos lado a lado.



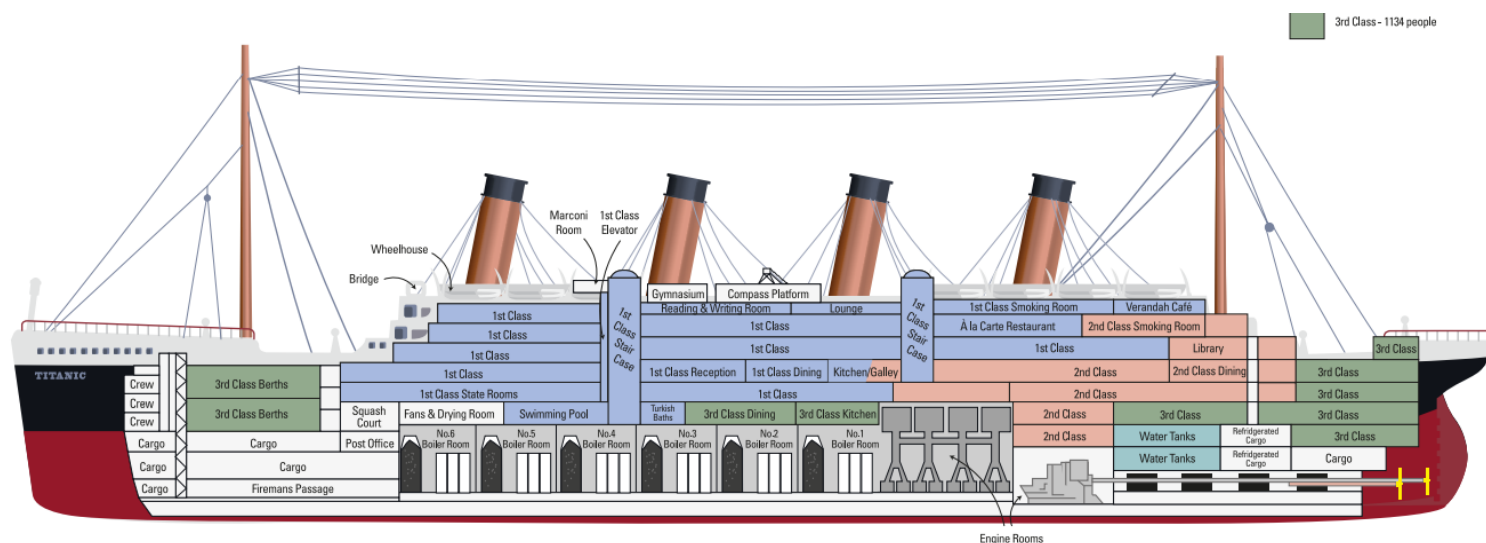
Figura 3: Britannic pronto para ser lançado.



4. COMO O TITANIC FUNCIONAVA?

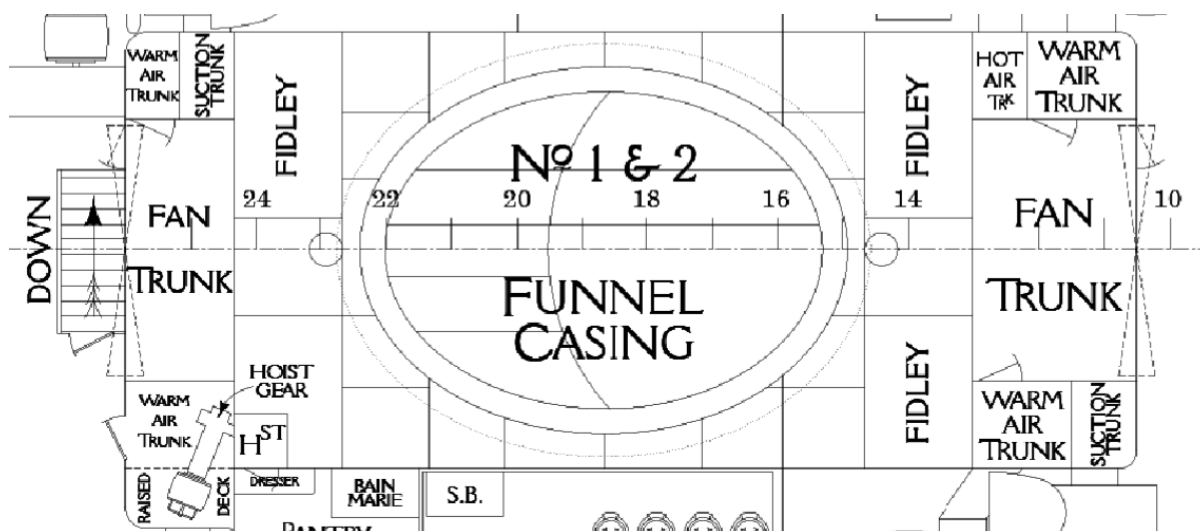
O Titanic possuía 9 andares – ou 10, a depender de onde se começa a contar. A seguir, descreveremos suas dependências, com foco nos aspectos importantes para compreender os eventos relevantes.

Figura 4: vista de lado do Titanic.



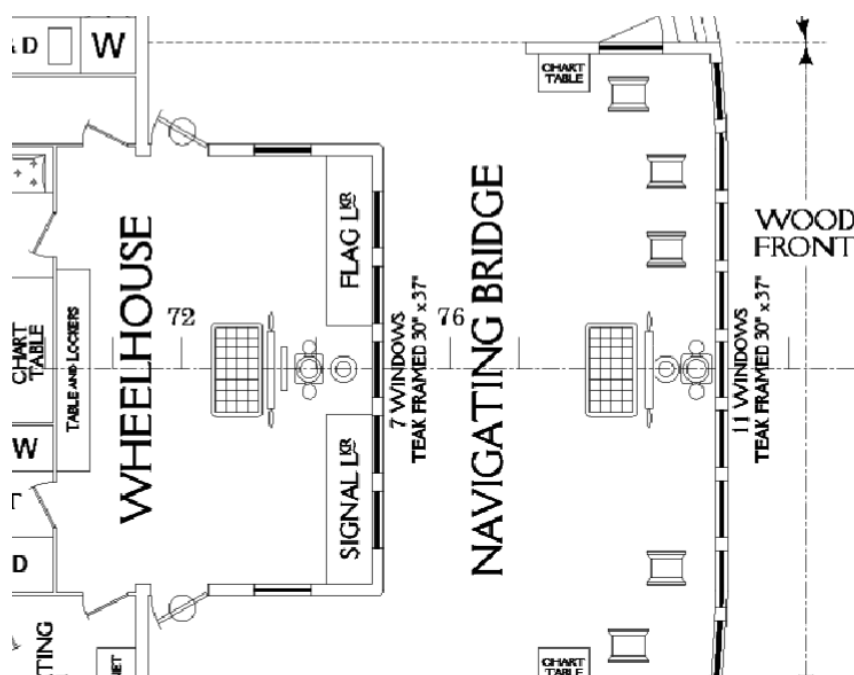
No convés – e nos demais andares que não o motor – há 3 túneis para chaminés, apesar de o Titanic possuir 4 chaminés. Isso acontece **porque uma das chaminés era meramente decorativa, e não liberava fumaça dos motores.**

Figura 5 seção da chaminé. Há 3 - e não 4 - dessas seções.



A frente do Titanic continha a ponte de navegação, de onde o comando era exercido. Desse local, o oficial determinava a posição do navio, dava ordens sobre navegação e velocidade, e recebia informações através do sistema de rádio. E um compartimento, havia o timão, que controlava o leme, além de um telégrafo que transmitia ordens sobre o comportamento dos motores para os engenheiros na sala de máquinas. A ponte também era ligada às cabines dos oficiais.

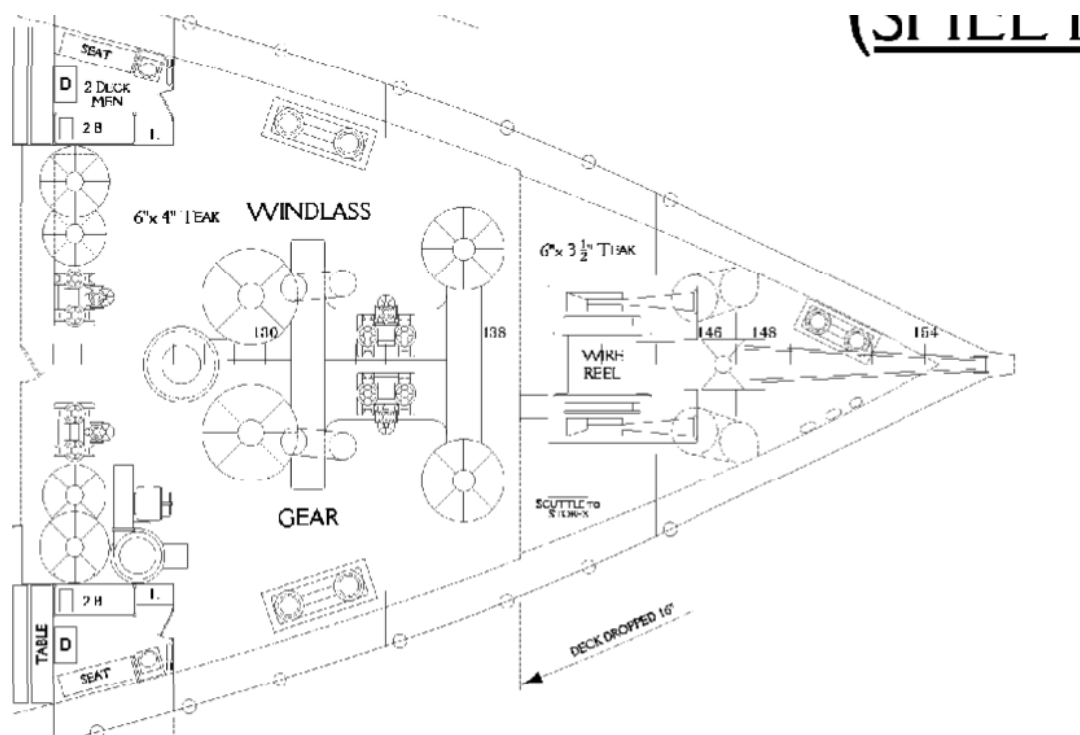
Figura 6: ponte do Titanic.



O andar A continha uma série de amenidades para a primeira classe – como sala de leitura e salas para fumantes – além de algumas cabines. O andar B continha mais acomodações da primeira classe, além de um restaurante.

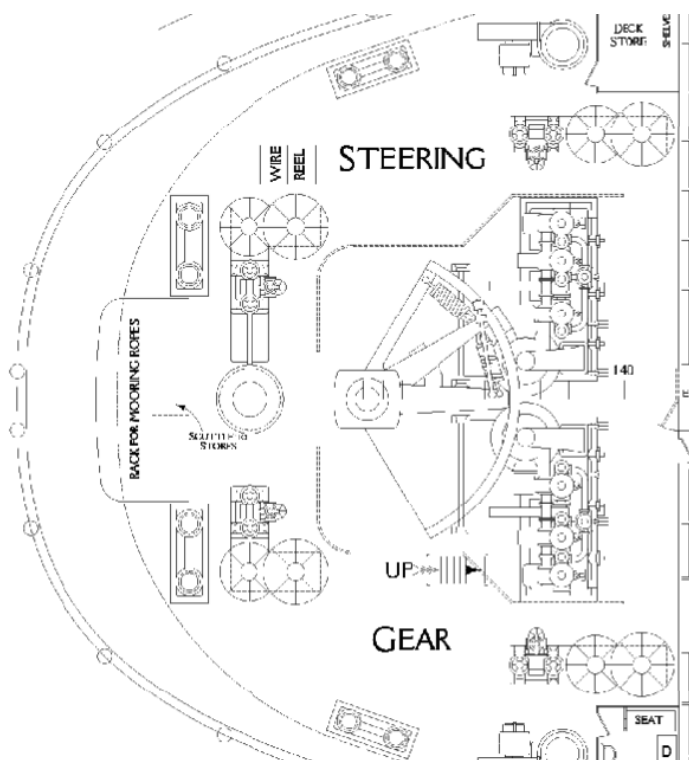
A frente do andar C continha os guinchos, usado para erguer e baixar as âncoras do navio. Ao lado, haviam espaços para marinheiros e funcionários das caldeiras, além de um pequeno hospital. Havia, então, mais acomodações e amenidades, incluindo para a segunda classe.

Figura 7: guinchos no Titanic.



No outro extremo do andar C, haviam os equipamentos para transmissão de movimento ao leme.

Figura 8: equipamentos de transmissão de controle ao leme.

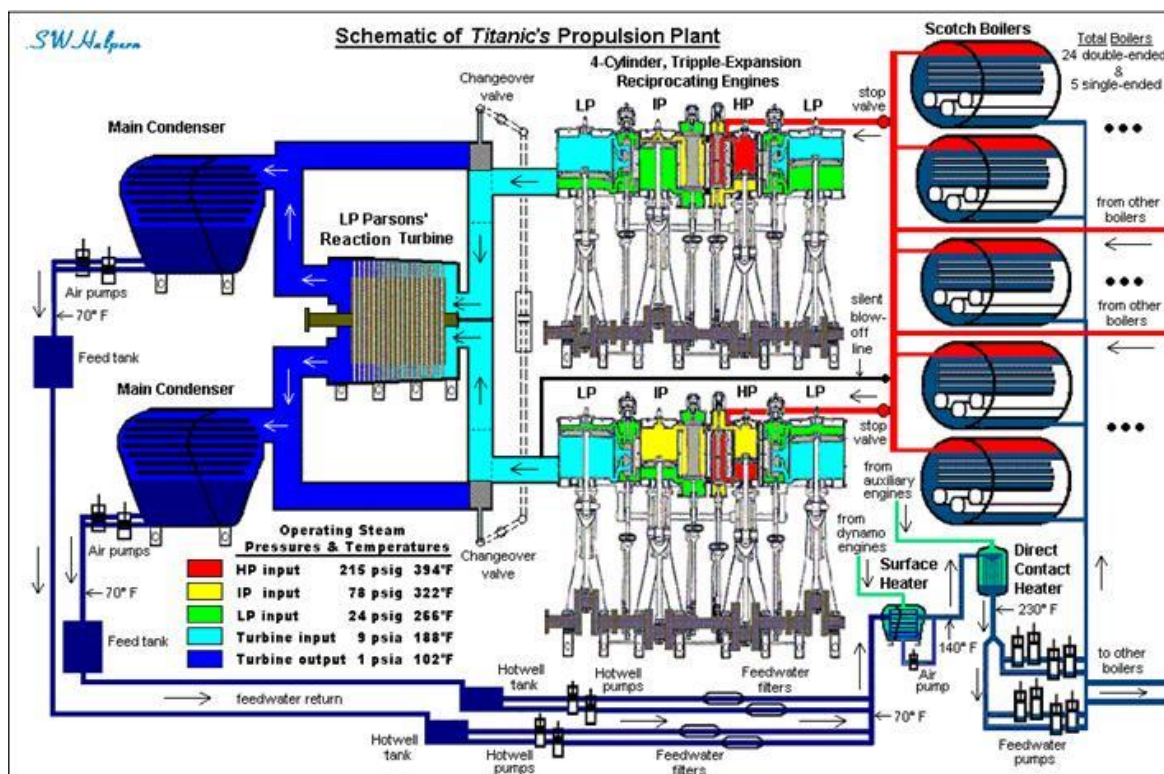


O andar D continha acomodações para funcionários das caldeiras, além de uma série de acomodações para passageiros, e salas de jantar da primeira e da segunda classe. O andar E continha acomodações da segunda e terceira classe. O andar F continha acomodações da terceira classe, e parte da sala dos motores alternativos.

O andar G continha diversas dispensas para mantimentos culinários diversos, dispensas para mantimentos de engenharia, uma piscina, e várias acomodações da terceira classe. Além disso, o local abrigava os depósitos de carvão e, junto com o último nível do navio, abrigava as caldeiras. Essas caldeiras requeriam 600 quilogramas de carvão todos os dias, a serem inseridos pelos operários manualmente.

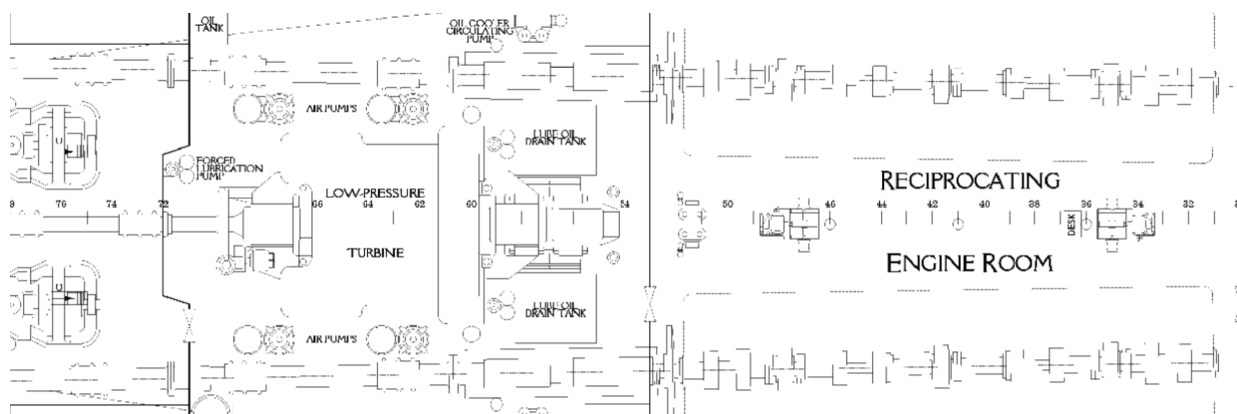
O andar construído pouco acima do casco no fundo continha os motores. Os dois motores alternativos eram usados para fornecer rotação aos dois propulsores laterais, e cada motor alternativo contava com 4 cilindros, cujo vapor vinha das caldeiras. Esse vapor era, então, enviado para uma turbina, que fornecia rotação ao propulsor central. Por fim, o vapor era enviado para condensadores, e reaproveitado nas caldeiras.

Figura 9: sistema de propulsão do Titanic.



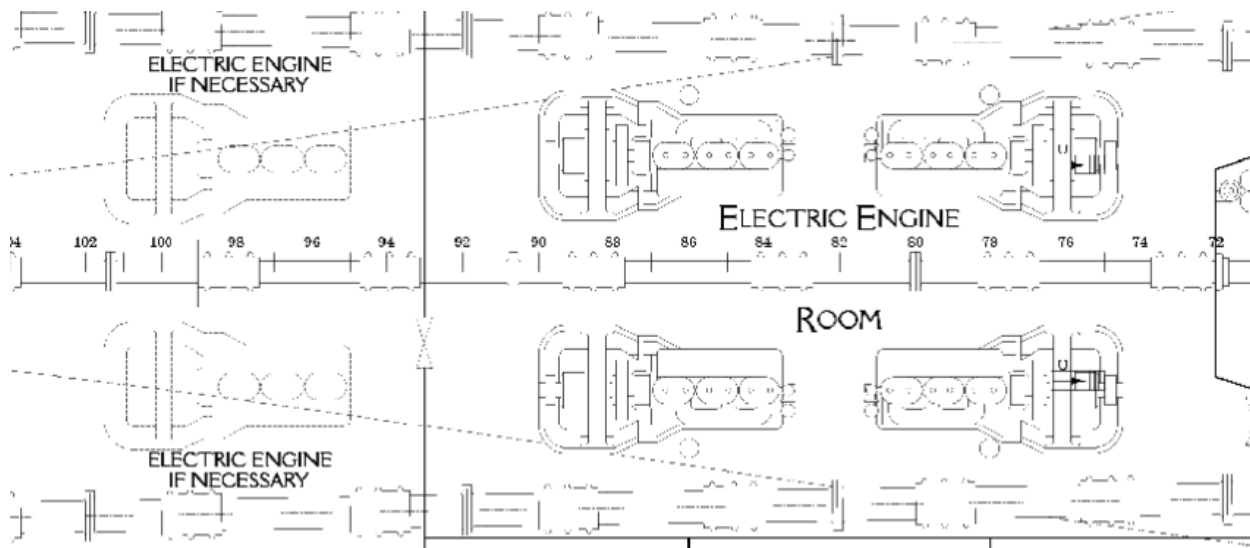
Esses motores eram de expansão tripla. O vapor entra em alta pressão e baixo volume, e, por isso, um cilindro pequeno é suficiente para exercer sua expansão. Ele, então, é transferido para cilindros cada vez maiores, em pressões menores (e volumes maiores).

Figura 10: na esquerda, saem os eixos dos três propulsores.



Em direção aos fundos, haviam, ainda, quatro geradores elétricos de 400 kW movidos a vapor que forneciam energia para o barco, além de dois geradores auxiliares de 30 kW.

Figura 11: motores elétricos.



5. O QUE ACONTECEU NO EMBARQUE DOS PASSAGEIROS?

A construção do **Titanic** foi concluída em **31 de março de 1912 em Belfast**. No dia **2 de abril, às 8 da noite, o Titanic saiu de Belfast para Southampton**, sendo observado por cerca de 100 mil pessoas e chegando ao seu destino no dia seguinte.

Lá, ele **ficou até o dia 10 de abril de 1912, quando sua viagem inaugural começou**. A tripulação embarcou primeiro, e era composta de 885 pessoas, a maioria delas sendo trabalhadores casuais que se inscreveram para o serviço semanas antes. Eles compunham engenheiros e trabalhadores das caldeiras, responsáveis pela parte mecânica, bem como comissários, faxineiros, cozinheiros, trabalhadores de lavanderia e até mesmo um profissional responsável por produzir um jornal diário para os passageiros contendo notícias recebidas por telegrama.

Além disso, parte da tripulação era terceirizada: cinco oficiais postais eram do *Royal Mail* ou do *United States Post Office Department*, a equipe de dois restaurantes eram, respectivamente, do restaurante *À La Carte* e do *Café Parisien*, os trabalhadores de rádio eram empregados por Marconi, e os músicos eram empregados por uma agência e viajavam como passageiros da segunda classe.

O capitão **Edward John Smith** e o primeiro oficial **Henry Tingle Wilde**, ambos transferidos do **Olympic**, assumiram seus postos no **Titanic**.

Então, embarcaram os passageiros, um total de aproximadamente 1317 pessoas, sendo 324 na primeira classe, 284 na segunda classe e 709 na terceira classe. Os membros da terceira classe – muitos imigrantes – embarcaram primeiro, e foram examinados por problemas de saúde que impedissem seu desembarque nos Estados Unidos, já que isso obrigaria a White Star Line a leva-los de volta pelo Atlântico.

A viagem começou próximo do meio dia. Porém, **uma colisão foi evitada poucos minutos depois**, quando o deslocamento de água do **Titanic** fez com que o navio atracado

SS City of New York (da American Line) rompesse seus cabos e fossem puxados em direção ao Titanic – a colisão foi evitada por 1,2 metro. Isso atrasou a saída em 1 hora.

No dia 11 de abril, o Titanic chega em Cherbourg, que não possuía docas que comportassem o tamanho do navio. Por isso, navios de apoio foram usados para transferir passageiros da margem para o Titanic: 274 passageiros, sendo 142 da primeira classe, 30 da segunda classe e 102 da terceira classe.

Às 20 horas, o **Titanic se dirigiu para Queenstown** (atual Cobh), chegando às 11:30 do dia 12 de abril e, mais uma vez, passageiros foram embarcados com o auxílio de navios de apoio: um total de 123, sendo 3 de primeira classe, 7 de segunda classe e 113 de terceira classe.

Dos passageiros que embarcaram em Southampton, 24 desembarcaram em Cherbourg, e 7 desembarcaram em Queenstown – esses passageiros haviam comprado passagens para viagens mais curtas.

Às 13:30, o Titanic **ergueu a âncora pela última vez e saiu em sua viagem pelo Atlântico**.

Figura 12: percurso do Titanic.



6. O QUE ACONTECEU ATÉ O AVISTAMENTO DO ICEBERG?

Os primeiros três dias de viagem pelo Atlântico ocorreram sem maiores incidentes. O Titanic saiu da Irlanda com céus nublados, e as temperaturas se mantiveram moderadas no dia 13. No dia 14m o Titanic passou por uma frente fria com ventos fortes e ondas de até 2,4 metros, que foram substituídas por um clima de céu limpo, ventos calmos e frio.

Porém, **vários avisos da presença de icebergs no oceano foram recebidos pelo Titanic**. O primeiro deles veio **chegou no dia 12 de abril às 17:46 do navio francês La Touraine**, alegando que havia avistado campos de gelo espesso, bem como que o navio Paris havia avistado dois icebergs.

Alguns autores afirmam que o navio Rappahannock, indo para o leste, e que este sinalizou a existência de campos de gelo com código Morse através de uma lâmpada, mas **o capitão do navio negou ter feito tal ação**.

No dia 14 de abril, o navio Caronia informou ao Titanic **que icebergs, pedaços menores de gelo e campos de gelo estavam presentes no paralelo 42° às 09:12**. Smith agradeceu à mensagem.

Através do Caronia, o navio holandês Noordam **enviou uma mensagem para o Titanic a respeito de gelo no paralelo 42° às 11:47** - que também foi agradecida. Às 13:49, o navio alemão Amerika enviou uma mensagem alertado sobre o avistamento de dois icebergs, mas **não sabemos se essa mensagem chegou até a ponte**.

Às 13:54, o Titanic **recebeu uma mensagem do Baltic direcionada à Smith, mencionando o avistamento de icebergs e campos de gelo durante o dia em uma posição na sua rota**. Smith agradeceu a mensagem.

Às 18:30, o Californian observou três grandes icebergs e enviou uma mensagem para o Antillian, que **foi detectada pelo Titanic às 19:37, e passada para a ponte**.

Às 21:40, uma mensagem veio do Mesaba, definindo com latitude e longitude um triângulo com grande número de icebergs. A mensagem **chegou ao Titanic, mas nunca foi transmitida para a ponte.**

Às 22:55, o Californian enviou uma mensagem ao Titanic informando estar parado e cercado por gelo. Porém, **a mensagem tinha um tom informal, e foi dispensada de forma rude pelo operador de rádio do Titanic.**

Na realidade, **o Titanic não tinha um sistema específico para alertas de condições marítimas.** Os radialistas não tinham conhecimento das operações de navegação, e **encaminhavam mensagens para o capitão quando eram assim endereçadas, ou para a ponte conforme seus critérios.** A prioridade dos radialistas **era enviar mensagens para diretamente endereçadas.**

Dessa forma, **nenhum oficial da ponte sabia da existência de todos os avisos, mas apenas de alguns.** Além disso, Smith **jamaís reduziu a velocidade do navio após receber os avisos, conforme a investigação oficial do caso revelou.**

Figura 13: velocidade mantida pelo Titanic.

say particularly clear. There was no moon, and the vessel, at any rate beyond all question up to the point of time to which the examination now before your Lordship relates, that is the casualty, was proceeding at the **speed** of 21 knots. So far as I am able to gather from the evidence, that speed was never reduced, and she continued travelling at that speed during the whole of the 14th April, right up till the time of the collision with the iceberg, and, according to the evidence which we shall place before your Lordship, notwithstanding warnings that there were icebergs in the neighbourhood and that in the track in which she was proceeding she would meet them or would be likely to meet them

De acordo com o segundo oficial Charles Lightoller, sobrevivente, ele e Smith acreditavam que um iceberg seria visível entre 5 a 7 quilômetros de distância, conferindo tempo de sobra para reduzir a velocidade e realizar uma manobra. Porém, considerando uma noite sem lua e sem ondas, **o iceberg seria visível apenas pela luz das estrelas e do navio, a uma distância de 1,8 quilômetros.**

Ainda assim, os homens no cesto da gávea, Frederick Fleet e Reginald Lee, foram instruídos a manter um olhar atento por icebergs. Devido a um erro, eles não possuíam binóculos, mas, nessas condições, **binóculos não teriam muita utilidade.**

7. COMO FOI A COLISÃO E O NAUFRÁGIO?

Às 23:30, Fleet e Lee observaram uma névoa no horizonte, mas não alertaram a ponte. Hoje, acreditamos que essa névoa era uma miragem causada por águas frias encontrando o ar quente.

Porém, às 23:39, Fleet viu um iceberg no caminho do Titanic. Ele tocou o sino 3 vezes e informou a ponte. A mensagem foi passada para Murdoch, o então primeiro oficial. Acredita-se que **Murdoch ordenou que a direção do navio fosse mudada, movendo o leme totalmente para estibordo, virando o barco para bombordo.**

Ele provavelmente **tentou mover a proa ao redor do iceberg, para então mover a popa e evitar uma colisão.** Porém, o motor levava 30 segundos para mudar o leme do navio, e reverter a direção dos propulsores também levava tempo – como a turbina central não podia ser revertida, **ela teve de ser desligada**, o que reduziu a efetividade do leme.

A ação evitou uma colisão com a proa, mas fez com que o iceberg colidisse com a lateral do Titanic, **abrindo seis diferentes rasgos no casco.**

Figura 14: percurso do Titanic.

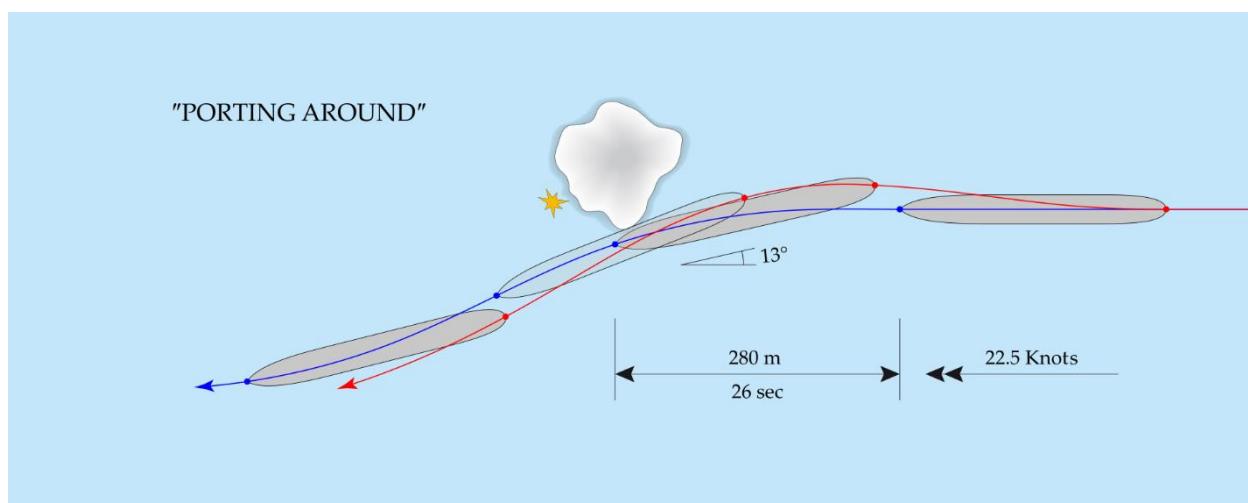
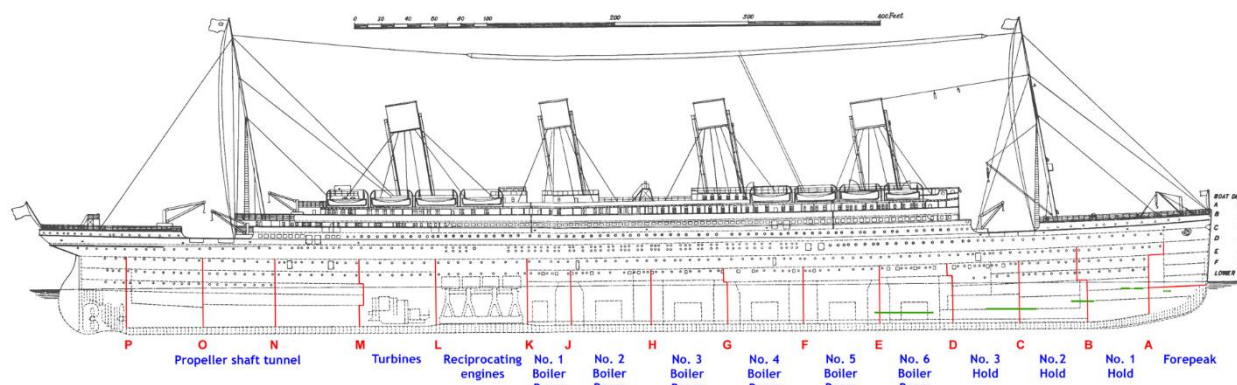


Figura 15: regiões danificadas em verde.



As salas afetadas **começaram a ser inundadas rapidamente, em uma vazão muito maior do que seria possível bombear para fora**. Cada compartimento tinha portas seladas, mas que eram abertas no topo – o que significa que, caso a proa do Titanic afundasse o suficiente, outros compartimentos seriam afundados.

O Titanic podia permanecer flutuando com qualquer par de compartimentos inundados, bem como certas combinações de três ou quatro compartimentos – mas **com mais de 5, um naufrágio era certo em cerca de 2 horas**.

Às 00:05 do dia 15, Smith ordenou que os botes salva-vidas fossem descobertos e os passageiros reunidos. Nesse momento, muitos passageiros estavam acordando, percebendo que os motores haviam parado.

A reunião dos passageiros **variou conforme a classe**, sendo que os membros da primeira classe até receberam ajuda para se vestir, enquanto os da segunda e terceira apenas foram informados da necessidade de subir e vestir coletes. Os da terceira, ainda, precisavam lidar com portas que os segregavam da primeira e segunda classe, uma medida de imigração imposta pelas leis americanas.

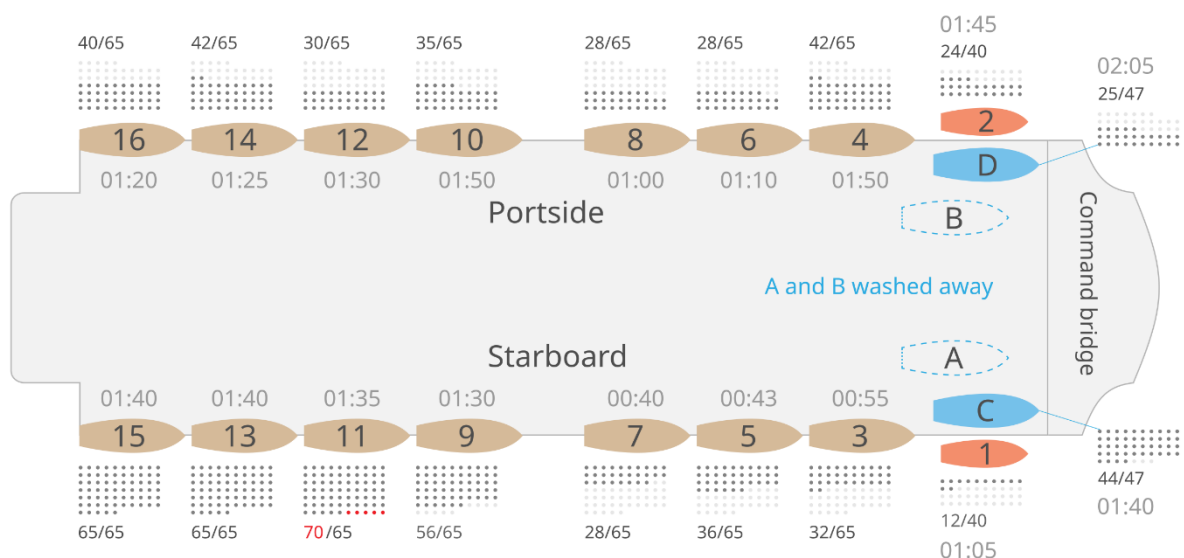
Muitos passageiros – e até mesmo membros da tripulação – **não acreditavam que o navio estava afundando**. Alguns, até mesmo, **decidiram chutar pedaços de gelo em jogos improvisados de futebol**.

Às 00:15, os botes começaram a ser preparados, mas **a tripulação tinha dificuldades de se comunicar devido ao som produzido pelo vapor quente escapando das caldeiras**. A maioria da tripulação **não era composta de marinheiros, e praticamente não houveram treinamentos com botes salva-vidas**.

Ainda assim, eles possuíam a tarefa de acomodar passageiros nos botes e descê-los de uma altura de 20 metros. Smith deu a ordem para Lightoller e Murdoch de priorizar mulheres e crianças, **mas Lightoller, encarregado do lado bombordo, entendeu que mulheres e crianças viriam primeiro, ao passo que Murdoch, encarregado do lado estibordo, entendeu que apenas mulheres e crianças entrariam**.

Nenhum dos dois sabia quantas pessoas um bote poderia acomodar em segurança, **então ambos os botes de ambos os lados foram descidos abaixo da capacidade total, visando resgatar passageiros das janelas ou da água** – o primeiro não ocorreu, e o segundo ocorreu em apenas dois botes. Hoje, sabemos que os botes poderiam ser descidos com a capacidade máxima sem riscos.

Figura 16: botes e suas ocupações.



Na prática, o Titanic possuía botes para acomodar 1178 pessoas, **metade do total presente na noite do naufrágio e um terço da sua capacidade máxima**. Isso ocorreu

porque, usualmente, **os botes seriam reutilizados, levando pessoas até uma embarcação segura, e voltando ao naufrágio.**

Chamados de socorro foram enviados, mas estes causaram uma confusão entre os navios que os receberam, **pois os transmitiram para outros navios, e alguns, ainda, responderam ao Titanic com perguntas.**

Nesse caos, **as linhas ficaram ocupadas**, e alguma organização só foi obtida quando o Olympic solicitou silêncio, e o Titanic foi capaz de fornecer suas coordenadas. A última mensagem foi enviada às 01:30, quando a sala dos motores elétricos foi inundada.

Californian, o navio mais próximo do Titanic, **poderia ter recebido a mensagem, mas seu operador de rádio desligou os equipamentos e foi dormir dez minutos antes do incidente.**

Nesse ponto, **já estava claro que o Titanic iria afundar e que não haveria espaço para todos nos botes.** Alguns casais se separaram, outros se recusaram e decidiram afundar juntos com o navio. Muitos passageiros da terceira classe decidiram por se congregarem no salão de refeições e rezar.

Um padre, passageiro da segunda classe, estava ouvindo confissões. O Titanic possuía duas bandas, e acredita-se que ambas foram ordenadas por Smith para tocarem no saguão da primeira classe. Isso **provavelmente foi uma tentativa de acalmar os passageiros, conforme foi testemunhado.** Várias pessoas se lembram de ouvir a banda tocar até os últimos momentos.

Figura 17: trecho e depoimento sobre a banda.

10589. There is one other matter I want you to tell us about as you were on the ship to the end. Do you know what the **Band** were doing at the last? - I do not remember hearing the band stop playing. They were playing for a long time, but I do not remember hearing them stop.

10590. Where would the band be gathered; where would they play, do you know? - Right on the forward companion on the very top - on the boat deck forward companion.

The Solicitor-General: Between the first and second funnels.

10591. (*Mr. Butler Aspinall.*) Were they playing at the time when you were dealing with this collapsible boat from the top of the officers' quarters? - Yes.

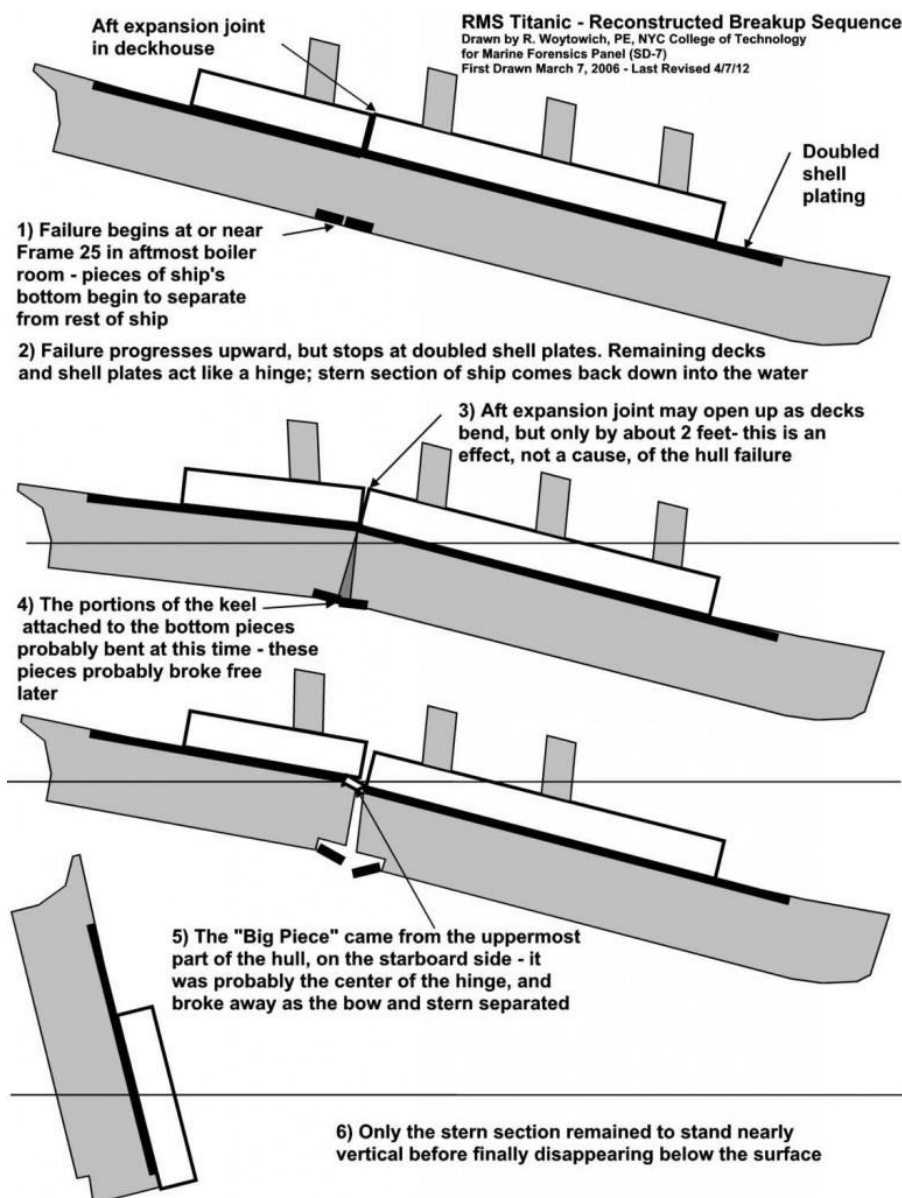
10592. Up to as late as that your memory serves you? - Yes, they were playing then.

10593. (*The Commissioner.*) Do you mean up to the time when the Captain called out to you to look after the women and children? - Yes, they were playing a few seconds before that, Sir.

Às 02:15, o ângulo do Titanic se tornou maior, conforme novos compartimentos eram inundados e, nesse processo, dois botes salva-vidas se perderam. O Titanic estava sujeito à forças opostas: a proa inundada, sendo puxada para baixo, e a popa cheia de ar, sendo puxada para cima.

Em algum momento, **o Titanic se partiu em dois. A proa afundou**, e a popa permaneceu alguns segundos em um ângulo relativamente estável até inundar, ficando em um ângulo quase reto e afundando. O Titanic foi visto pela última vez às 02:20.

Figura 18: naufrágio do Titanic.



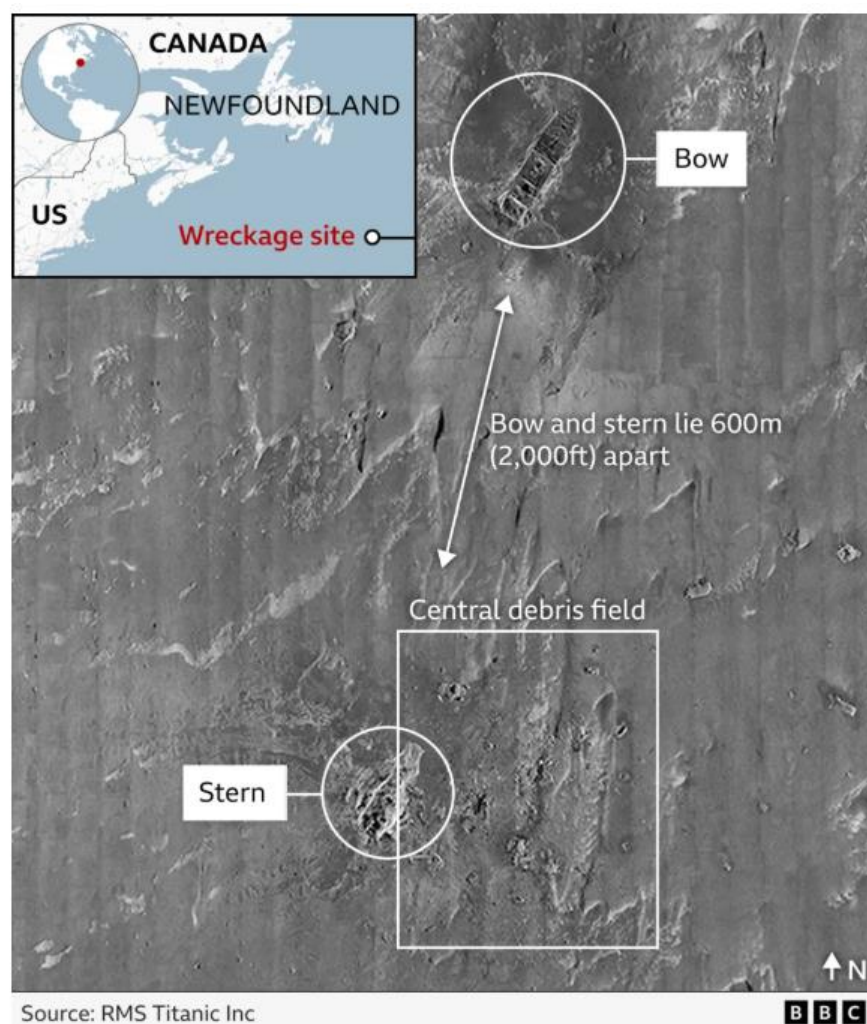
Nesse ponto, centenas de pessoas estavam na água à temperatura de -2°C , suficiente para causar choque térmico ou parada cardíaca em minutos, antes mesmo de hipotermia. O naufrágio fez com que pedaços de madeira fossem lançados à superfície, alguns machucando pessoas na água, outros servindo como ponto de apoio. Apenas 13 pessoas foram resgatadas por botes salva-vidas.

Por volta das 04:00, o Carpathia chegou ao local do naufrágio e resgatou os sobreviventes do Titanic, os levando para Nova York.

8. O QUE HOJE SABEMOS DO NAUFRÁGIO?

O naufrágio do Titanic só veio a ser localizado em 1985. Ele consiste da proa (em melhor estado de conservação) e da popa (em pior estado de conservação) separados por uma distância de 600 metros. Ao redor, **há centenas de itens dispersos pelo leito do oceano, alguns dos quais foram recuperados.**

Figura 19: localização dos destroços.

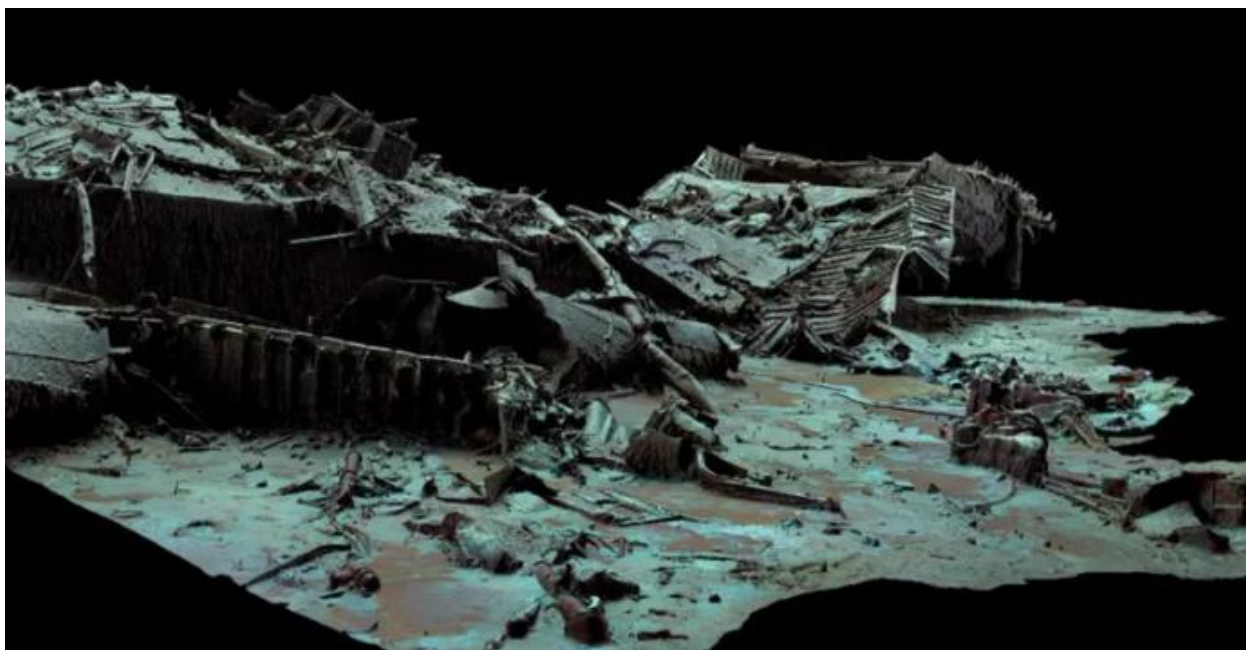


Em 2023, foram realizadas composições de milhares de fotografias para produzir imagens claras da proa e da popa (<https://www.bbc.com/news/science-environment-65602182>).

Figura 20: proa.



Figura 21: popa.



9. O LIVRO *FUTILITY, OR THE WRECK OF THE TITAN* PREVIU O DESASTRE DO TITANIC?

O livro de 1889, intitulado *Futility, or the Wreck of the Titan* (https://electrodes-h-sinclair-502.com/wp-content/uploads/2009/08/wreck_of_the_titan_-titanic-morgan_robertson_1898_1912.pdf), teria supostamente previsto o naufrágio do Titanic.

O livro traz várias semelhanças com o Titanic, **incluindo o nome**, mas muitas diferenças. Por exemplo, Titan flutuaria com nove compartimentos inundados – o Titanic conseguia fazer isso com quaisquer dois, e com algumas combinações de quatro.

With nine compartments flooded the ship would still float, and as no known accident of the sea could possibly fill this many, the steamship Titan was considered practically unsinkable.

A potência do Titan era de **75 mil cavalos, contra os 46 mil do Titanic**. A velocidade era de **25 nós, contra 21 do Titanic**.

She was eight hundred feet long, of seventy thousand tons' displacement, seventy-five thousand horse-power, and on her trial trip had steamed at a rate of twenty-five knots an hour over the bottom, in the face of unconsidered winds, tides, and currents.

O Titan carregava 24 botes com capacidade para 500 pessoas – **o Titanic carregava 20, com capacidade para 1178 pessoas**.

These, twenty-four in number, were securely covered and lashed down to their chocks on the upper deck, and if launched would hold five hundred people.

O acidente com o Titanic foi na viagem inaugural, mas, no caso do Titan, essa viagem havia sido concluída e quebrado todos os recordes.

She had beaten all records on her maiden voyage.

Assim como o Titanic, o Titan fazia a rota entre América e Europa pelo Atlântico Norte. Porém, ao contrário do Titanic, o Titan atinge um barco menor, e o parte ao meio – o

protagonista da história é oferecido uma propina para manter o caso em silêncio e, ao negá-la, é drogado. O Titanic **jamaís atingiu outro navio, nem o partiu ao meio.**

No dia seguinte, o Titan atinge um iceberg, mas de uma forma completamente diferente. Nesse caso, o navio atinge um campo de gelo (como uma praia inclinada) ao redor do iceberg, que fornece uma espécie de rampa para que o Titan suba, até expor seus propulsores, e tombar para estibordo. **A colisão com o Titanic foi completamente diferente.**

"Ice," yelled the lookout; "ice ahead. Iceberg. Right under the bows." The first officer ran amidships, and the captain, who had remained there, sprang to the engine-room telegraph, and this time the lever was turned. But in five seconds the bow of the Titan began to lift, and ahead, and on either hand, could be seen, through the fog, a field of ice, which arose in an incline to a hundred feet high in her track. The music in the theater ceased, and among the babel of shouts and cries, and the deafening noise of steel, scraping and crashing over ice, Rowland heard the agonized voice of a woman crying from the bridge steps: "Myra--Myra, where are you? Come back."

[...] she rose out of the sea, higher and higher--until the propellers in the stern were half exposed--then, meeting an easy, spiral rise in the ice under her port bow, she heeled, overbalanced, and crashed down on her side, to starboard

O resto do livro é um drama pessoal envolvendo o protagonista e uma criança que, eventualmente, ele descobre ser filha de um antigo amor e traz pouca relevância para a nossa análise.

Assim, **diversos detalhes coincidem com a história do Titanic** (sendo o nome Titan o mais improvável), **mas, a maioria deles, não.** Porém, eles são perfeitamente aceitáveis para um navio da época com algum toque de fantasia. Isso se deve, provavelmente, à experiência do autor: Morgan Robertson **trabalhou no mar entre 1879 e 1899, e certamente conhecia os detalhes da navegação transatlântica.**

O principal desses detalhes é o número de botes salva-vidas, que eram insuficientes no Titan. Na época, **de 39 navios ingleses acima de 10 mil toneladas, 33 tinham menos botes salva-vidas do que o necessário para acomodar passageiros** (<https://archive.org/details/titanic9hourstoh0000bart>).

10. OS CONTOS DE WILLIAM THOMAS STEAD PREVIRAM SUA MORTE NO TITANIC?

William Thomas Stead, que faleceu no naufrágio do Titanic, é creditado por prever sua morte em duas ocasiões. A primeira delas, de 1866, chama-se *How the Mail Steamer Went Down in Mid Atlantic by a Survivor*, e conta sobre uma colisão entre dois barcos no Atlântico, na qual vidas foram perdidas devido à falta de botes salva-vidas.

A história **termina com um aviso a respeito de como ela pode se tornar real caso barcos continuem a ser enviados com botes salva-vidas insuficientes para todos os passageiros e tripulação**, indicando que Stead, assim como Robertson, **conhecia os detalhes das viagens transatlânticas**.

This is exactly what might take place and will take place if liners are sent to sea short of boats

Em outro conto, intitulado *From the Old World to the New* (https://attackingthedevil.co.uk/pdfs/old_world.pdf) conta como um navio da White Star Line, o Majestic, resgatou passageiros presentes em uma colisão de outro navio chamado *Ann and Jane* com um iceberg.

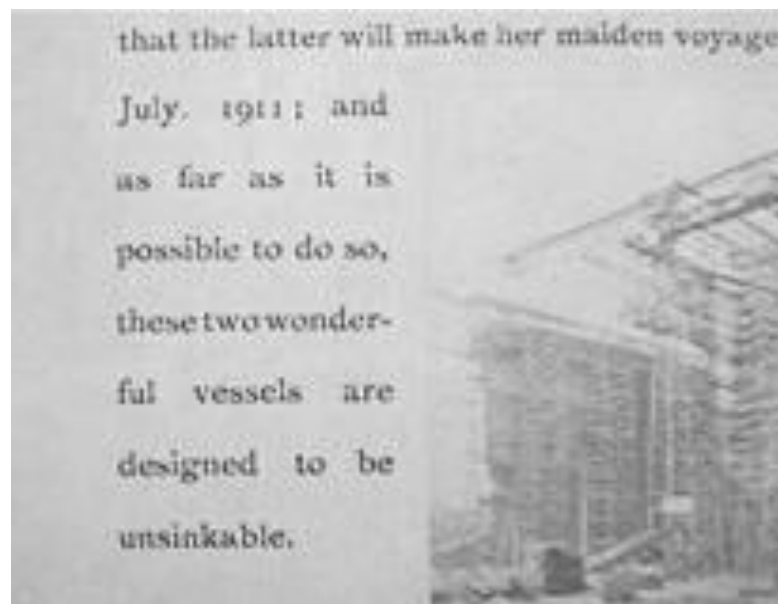
Porém, **colisões com icebergs já haviam ocorrido antes do Titanic e do conto ser publicado em 1892**, tais como as do William Brown (1841), Hannah (1849), Pacific (1856), Canadian (1861) e Susan (1887). Stead era um dos mais influentes jornalistas britânicos, e **certamente conhecia detalhes sobre desastres marítimos**.

William Stead, porém, de fato **costumava dizer que sua morte aconteceria via linchamento ou afogamento** e, nesse caso, ele acertou (<https://bavs.ac.uk/news/ghostly-messages-from-beyond-the-titanic-w-t-stead-spiritualism-and-the-blue-island/>).

11. O TITANIC FOI DENOMINADO “INAFUNDÁVEL” ATÉ MESMO POR DEUS?

Em múltiplos panfletos, o **Titanic** foi descrito como “**praticamente inafundável**” ou “**projetado para ser inafundável**”. Vários artigos escritos em 1911 repetiram esses termos.

Figura 22: panfleto da White Star Line de 1910, tanto para o Olympic quanto para o Titanic.



Funcionários da White Star Line **provavelmente omitiram o “praticamente” ou “projetado para ser”, e venderam passagens para um navio inafundável**. Essa era a crença de muitos passageiros sobreviventes, que **testemunharam, posteriormente, acreditarem estar em um barco inafundável**.

O próprio vice-presidente da International Mercantile Marine Company, um dia após a tragédia, **mencionou que acreditava que o Titanic era inafundável com base na opinião de especialistas, e não conseguia entender o ocorrido**.

Já a frase “nem Deus consegue afundar esse navio” **foi popularizada no filme de James Cameron como sendo proferida por um funcionário da White Star Line, mas há múltiplas instâncias em que ela é atribuída à outras pessoas**.

Por exemplo, em um livro de contos infantis de 1996 (https://books.google.com.br/books?id=-MwkpRZvzGgC&pg=PA111&dq=%22titanic%22+%22god+can%27t+sink%22&hl=pt-BR&newbks=1&newbks_redir=0&sa=X&ved=2ahUKEwj3gOTp25qKAxVAAbkGHRw1HW0Q6AF6BAgGEAI#v=onepage&q=%22titanic%22%20%22god%20can't%20sink%22&f=false), essa frase é atribuída ao próprio capitão do Titanic.

Figura 23: trecho de livro.

can happen, it does,” I’d written in my diary. “Just look at the **Titanic**. The captain said, ‘Even **God can’t sink** this ship.’

Já em um livro de 1995 (https://books.google.com.br/books?id=qBDCzSBZb6gC&pg=PA134&dq=%22titanic%22+%22god+couldn%27t+sink%22&hl=pt-BR&newbks=1&newbks_redir=0&sa=X&ved=2ahUKEwiv1pe03pqKAxUoE7kGHVR9AFQQ6AF6BAgKEAI#v=onepage&q=%22titanic%22%20%22god%20couldn't%20sink%22&f=false), essa frase é apresentada como conhecimento popular, mas não atribuída a ninguém.

Figura 24: trecho de livro.

England, she wanted to immigrate to North America at the age of nineteen. She tried to purchase a one-way ticket on a new ocean liner called the **Titanic**, the ship even **God couldn’t sink**. Bad luck: the ship’s maiden voyage was sold out! She purchased a ticket on another vessel. Imagine sailing the lonely Atlantic as a young woman, knowing that the ship “even **God couldn’t sink**” was somewhere two miles below on the ocean floor.

Em um livro de 1984 (https://books.google.com.br/books?id=vSp7jNWjGYsC&pg=RA3-PA6&dq=%22titanic%22+%22god+couldn%27t+sink%22&hl=pt-BR&newbks=1&newbks_redir=0&sa=X&ved=2ahUKEwiv1pe03pqKAxUoE7kGHVR9A

[FQQ6AF6BAgLEAI#v=onepage&q=%22titanic%22%20%22god%20couldn't%20sink%22&f=false](https://books.google.com.br/books?id=psIvAAAAIAAJ&q=%22titanic%22%20%22god%20couldn't%20sink%22&f=false)), é um dos funcionários que profere essa frase.

Figura 25: trecho do livro.

So confident were the crewmembers in the design of the **Titanic**, that one purser explained to a passenger that "even **God couldn't sink this ship.**"

Em outro
https://books.google.com.br/books?id=psIvAAAAIAAJ&q=%22titanic%22+%22god+couldn't%27t+sink%22&dq=%22titanic%22+%22god+couldn't%27t+sink%22&hl=pt-BR&newbks=1&newbks_redir=0&sa=X&ved=2ahUKEwiv1pe03pqKAxUoE7kGHVR9AFQQ6AF6BAgHEAI) do mesmo ano, **não é especificado quem a proferiu.**

Figura 26: trecho do livro.

was the photo of a man strapped to a chair, Bryce's brother perhaps, gas-mask over his head like a huge frog's mask, soldiers digging. They would remain frozen for ever, like the people clinging to the last mast of the **Titanic, which they said even **God couldn't sink**, and the Guy screaming from the fire, and the Duke of Norfolk spattered with stars**

Em 1976, a frase é mais uma vez atribuída ao capitão do Titanic
https://books.google.com.br/books?id=ccYqAAAAMAAJ&q=titanic+%22god+himself+couldn't%27t+sink%22&dq=titanic+%22god+himself+couldn't%27t+sink%22&hl=pt-BR&newbks=1&newbks_redir=0&sa=X&ved=2ahUKEwiX2cOq4pqKAxWQJrkGHe1hAEIQ6AF6BAgEEAI).

Figura 27: trecho de livro.

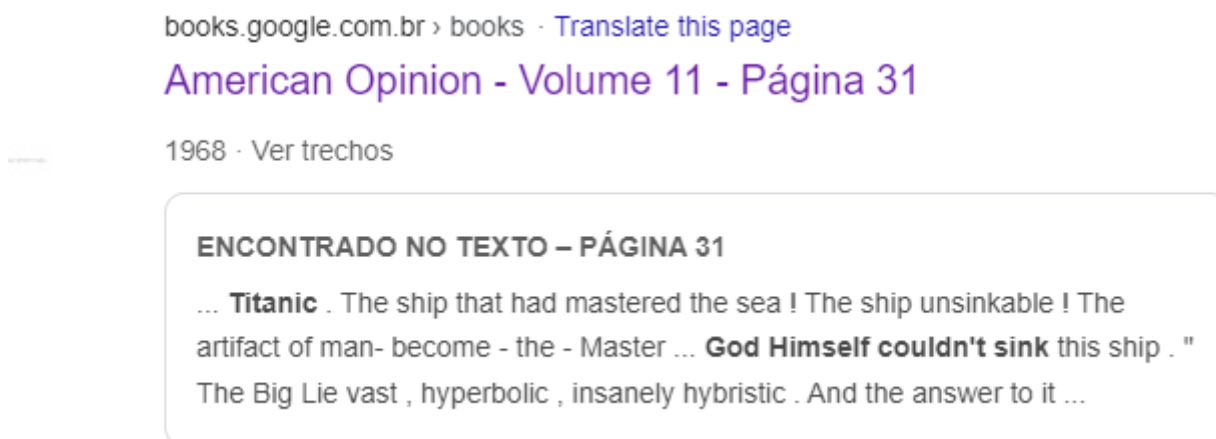
with canoes, row-boats, motor boats, sails, bronzed swimmers bobbing into silver air.

'Captain Smith said, "God himself couldn't sink this ship." Captain E. J. Smith. Of the **Titanic !'**

He pulled their small craft towards the further moun-

Nas décadas de 60 e 50, o Titanic ficou conhecido como “o barco que nem Deus poderia afundar”, apesar de ninguém ser diretamente creditado por essa frase.

Figura 28: trecho de livro.



Na década de 40, essa frase **não foi apresentada como proferida por nenhum ninguém**, e só surge em livros a partir de 1945 de outra maneira, sugerindo que, ao afirmar que o Titanic era inafundável, Deus foi desafiado.

Figura 29: trecho do livro.

For that, she realized, was what happiness meant to her.
 Even the **Titanic** disaster, which set the world to talking in tones of horror, failed to rouse Miss Julie beyond saying:
 “They defied **God**, didn't they? They said the ship **couldn't**

Assim, como nenhum passageiro sobrevivente ou qualquer pessoa envolvida no caso testemunhou essa frase sendo proferida, **é de se concluir que ela surgiu depois como uma lenda urbana.**

12. O TITANIC CARREGAVA UMA MÚMIA AMALDIÇOADA?

Uma lenda urbana diz que o Titanic carregava uma múmia, considerada por trazer má-sorte e problemas aos que a possuem. Sua identificação é 22542, e é conhecida como “múmia da má-sorte”.

Figura 30: múmia da má-sorte.



Na realidade, o objeto sequer é uma múmia, mas uma escultura feita em gesso. E, como a imagem mostra, **a múmia se encontra atualmente no Museu Britânico**. Podemos discutir se esse artefato realmente traz má-sorte em um vídeo futuro, mas, definitivamente, **ele não estava presente no Titanic**.

13. O NAVIO RECEBEU UM NÚMERO QUE, QUANDO INVERTIDO, SIGNIFICARIA *NO POPE?*

Outras lendas diziam que o número assinalado ao Titanic era 390904 que, quando invertido, pode ser lido como *NOPOPE* – uma mensagem deixada por protestantes contra católicos.

Figura 31: formação da palavra a partir dos números.

390904
 409094
 NOPOPE

É verdade que a Harland & Wolff, companhia responsável pela construção do Titanic, contratava protestantes em esmagadora maioria frente aos católicos. Porém, **o local de construção estava localizado em uma área quase exclusivamente protestante, então demografia pode ter sido um fator mais relevante do que religião** nessa prática.

De qualquer forma, **nenhum navio da White Star Line recebeu o número 390904. O Olympic recebeu o número 400, e o Titanic recebeu o número 401.**

14.O TITANIC NÃO FEZ VÍTIMAS, E FOI REBOCADO COM SEGURANÇA?

Um usuário no Twitter (<https://x.com/AreOhEssEyeEe/status/1863979351445745980>) postou notícias de jornais antigos afirmando que o Titanic não fez vítimas, e foi apenas rebocado para Nova York em segurança.

Figura 32: notícia em questão.



Esses jornais **são verdadeiros**. Nas primeiras após o incidente, **as notícias** publicadas vieram de telegramas falsos, ou de invenções de jornalistas, que afirmavam nenhuma fatalidade e que o navio ou estavam sendo rebocado, ou levado para Nova York ligeiramente comprometido.

Porém, conforme um estudo feito em <https://www.advantagearchives.com/a-titanic-amount-of-misinformation/>, nenhuma dessas notícias concorda em detalhes ou em número de mortos indicando que, realmente, elas foram produto de fabricações – afinal, todos queriam trazer a notícia mais importante do momento.

Figura 33: aqui, os passageiros foram todos transferidos para o Carpathia.



Figura 34: aqui, 1492 morreram.



Figura 35: aqui, 2000 morreram.



Figura 36: aqui, 1234 morreram.



Figura 37: aqui, 1341 morreram.



Figura 38: aqui, 1500 morreram.



Figura 39: aqui, 1312 morreram.



Figura 40: aqui, 1230 morreram.



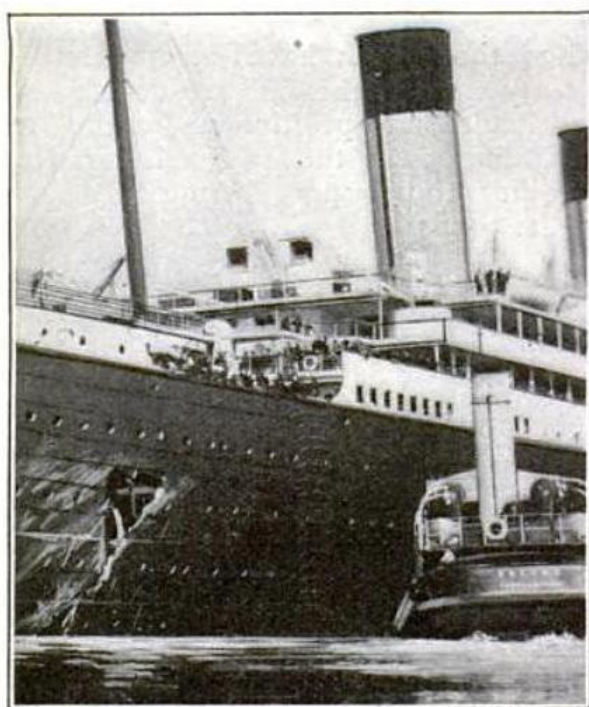
As notícias só foram ganhar concordância por volta do dia 17 em jornais diários, com jornais semanais publicando notícias otimistas até por volta do dia 19.

O Carpathia somente chegou a Nova York no dia 18, e seu capitão, Arthur Rostron, ordenou que nenhuma mensagem sobre o Titanic fosse enviada, deixando isso a cargo da White Star Line.

15.O QUE HOVE COM O OLYMPIC QUE PODERIA MOTIVAR UMA FRAUDE DE SEGUROS?

Sabemos que o Olympic fez sua viagem inaugural em 14 de junho de 1911. Porém, em 20 de setembro de 1911, a embarcação colidiu com o navio HMS Hawke, causando dois grandes furos em seu próprio casco, acima e abaixo do nível da água, inundando dois compartimentos e entortando o eixo de um propulsor.

Figura 41: danos no Olympic e no Hawke.



The Hole in the "Olympic," the Damage Below the Waterline being Much Greater Than That Above



The Bow of the "Hawke," the Damage being so Great That the Ram Has Been Mashed Flat

A White Star Line **não recebeu nenhuma compensação de seguros pelo acidente, uma vez que o Olympic foi considerado o causador.** Assim, alguns suspeitam que seria do interesse da White Star Line trocar secretamente as marcações entre o Olympic e o Titanic, afundar o Olympic, obtendo, assim, o prêmio do seguro do Titanic, e continuar com o Titanic na frota. A seguir, discutiremos evidências disso.

16. AS JANELAS NO NAUFRÁGIO INDICAM QUE O TITANIC FOI TROCADO PELO OLYMPIC?

Então, alega-se que isso reduziria a vida útil do navio e a **White Star Line trocou placas e sinalizações no Olympic e o enviou para a viagem no lugar do Titanic**, visando causar uma colisão com um iceberg e obter um prêmio da seguradora – de forma que, então, a **White Star Line teria um navio funcional (o Titanic, agora disfarçado como Olympic) e dinheiro para um novo navio (vindo do naufrágio do Olympic, disfarçado como Titanic)**.

Parte das alegações se baseia em uma imagem que compara o Olympic, o Titanic e o naufrágio – indicando que o Olympic tinha janelas espaçadas de forma irregular, ao passo que o Titanic tinha janelas espaçadas de forma regular.

Figura 42: e exemplo de alegação.

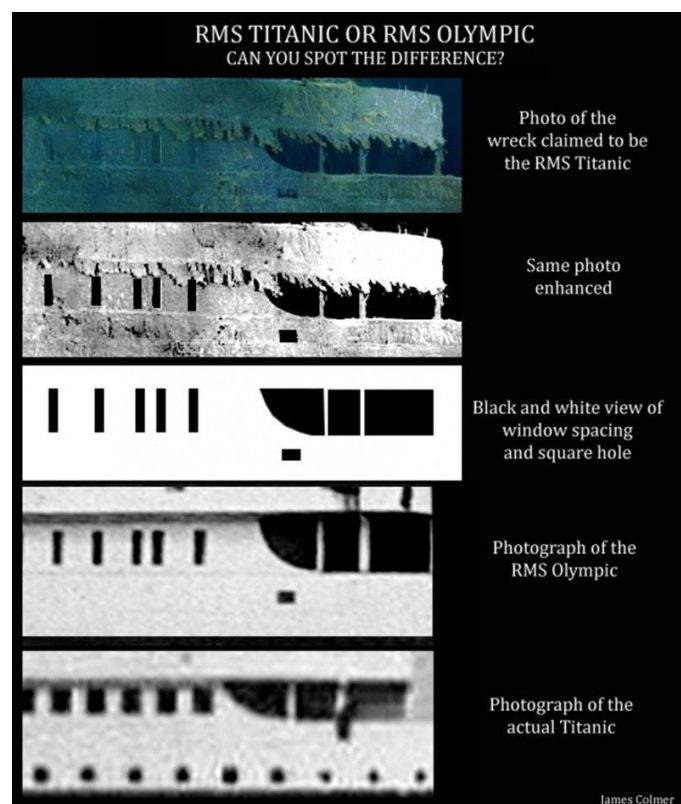
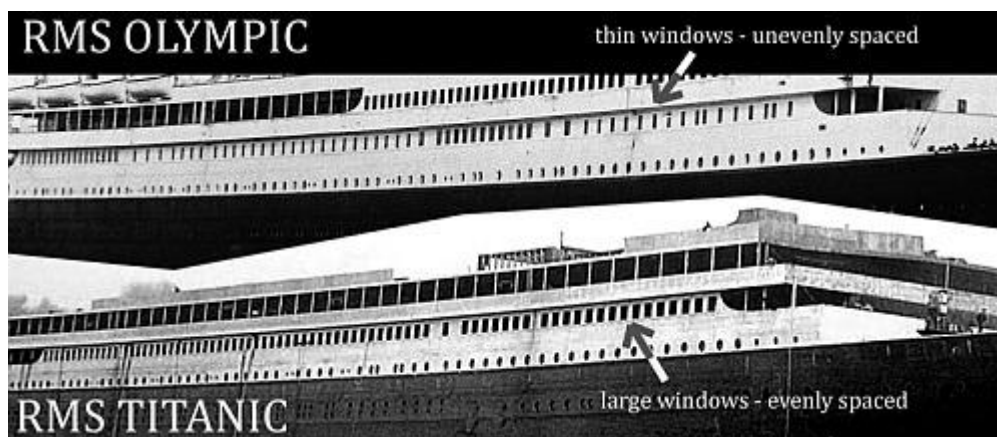
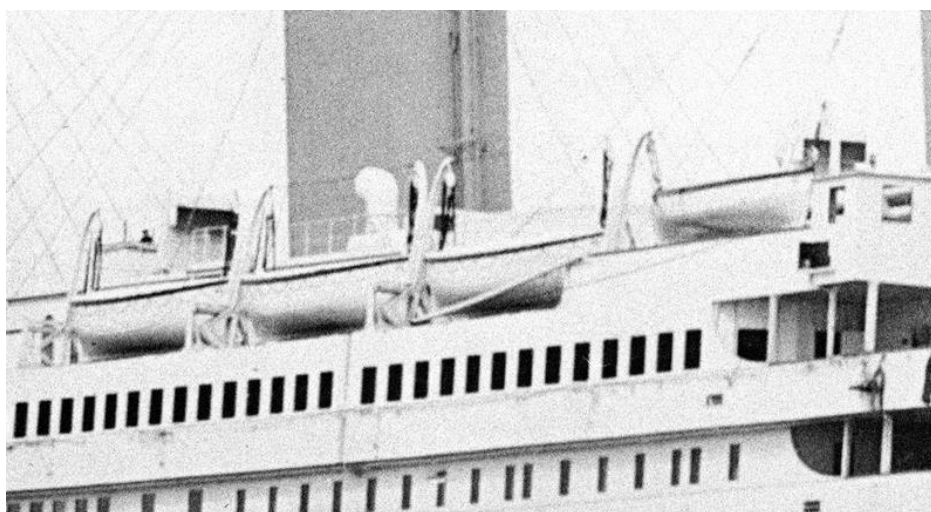


Figura 43: exemplo de alegação.



Porém, como visto em https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Deck_A_Titanic.png, em 10 de abril de 1912, o navio nomeado “Titanic” possuía janelas espaçadas de forma irregular.

Figura 44: Titanic em 10 de abril de 1912.



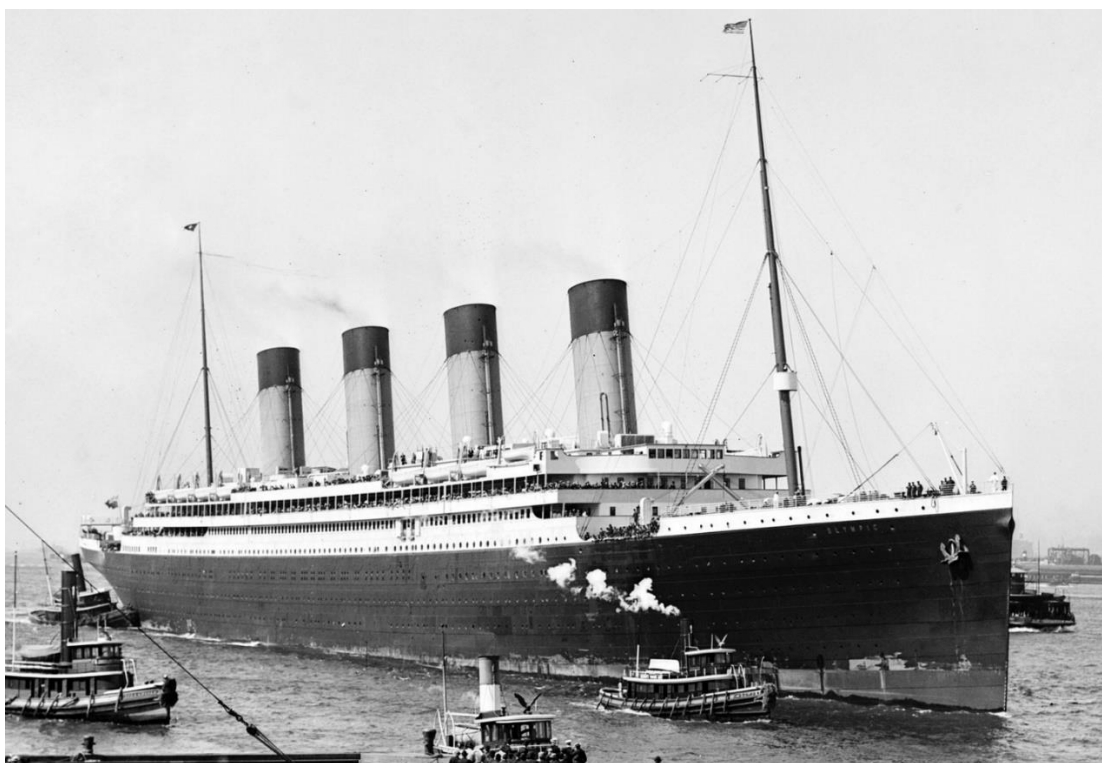
Enquanto isso, o navio com janelas igualmente espaçadas era chamado “Olympic”, conforme visto em uma imagem tirada pouco tempo depois do acidente com o Titanic (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/RMS_Olympic_near_Isle_of_Wight.jpg).

Figura 45: janelas espaçadas no Olympic.



Porém, ainda é cabível alegar que os navios já haviam sido trocados no momento em que ambas as imagens acima foram tiradas e que, portanto, essa argumentação é vazia. Entretanto, uma imagem do Olympic de 21 de junho de 1911 (meses antes deste ser supostamente condenado) mostra janelas igualmente espaçadas (https://en.wikipedia.org/wiki/RMS_Olympic#/media/File:Olympic_in_New_York_crop.jpg).

Figura 46: Olympic em 21 de junho de 1911.



Isso só foi mudado anos depois, quando o Olympic foi reformado para conter as janelas no mesmo estilo do Titanic (https://www.reddit.com/r/Oceanlinerporn/comments/zeqorz/rms_olympic_in_world_war_one/?tl=pt-br#lightbox).

Figura 47: Olympic na Primeira Guerra Mundial.



Dessa forma, sabemos que:

1. O navio chamado “Titanic” tinha janelas desigualmente espaçadas em 10 de abril de 1912.
2. O navio chamado “Olympic” tinha janelas igualmente espaçadas dias depois do naufrágio do Titanic, que aconteceu em 12 de abril de 1912.
3. O navio chamado “Olympic” tinha janelas igualmente espaçadas em 11 de junho de 1911, meses antes de sofrer a colisão.
4. O naufrágio possui janelas desigualmente espaçadas.

As proposições (1), (2) e (4), sozinhas, não provam que é o Titanic no fundo do mar. Porém, a proposição (3) demonstra que **o navio com janelas igualmente espaçadas já era chamado de “Olympic” meses antes de haver qualquer motivo para trocar o nome dos navios – e continuou a ser chamado de “Olympic” após o naufrágio.**

Logo, como o naufrágio possui janelas desigualmente espaçadas, **ele é o Titanic e não o Olympic.**

17. O OLYMPIC DISFARÇADO DE TITANIC COLIDIU COM O ALVO ERRADO?

Além de defender que o Olympic e o Titanic foram trocados, o livro *Titanic: the Ship that Never Sank* (<https://www.amazon.com/Titanic-Ship-That-Never-Sank/dp/0711027773>) defende uma explicação ainda mais complexa. Ela defende que quase 2 meses depois da colisão, o Titanic original saiu do porto para seguir uma carreira de sucesso com o nome de Olympic.

Ao mesmo tempo, o Olympic foi restaurado e disfarçado de Titanic para realizar uma única viagem, na qual o Olympic seria levado até o meio do Atlântico, ter seus passageiros evacuados em dois navios, um deles o Californian, outro um navio de nome desconhecido e, então, afundado em uma simulação de colisão com um iceberg.

O Californian e o navio desconhecido foram aos pontos corretos. Porém, durante a noite, os homens no ninho da gávea não viram o navio desconhecido com suas luzes apagadas, e o Olympic colidiu com ele, derrubando alguns de seus botes salva-vidas e produzindo um dano compatível com o impacto sentido pelos passageiros.

Nesse momento, um pânico ocorreu na ponte do Olympic, que viajou para o sul, longe do Californian, que não mais pode ver sinais de pedido de socorro. Assim, o Titanic afundou de forma desastrosa.

Essa hipótese é baseada em algumas constatações que o autor considera suspeitas. Muitas são circunstanciais e não advogam pela tese defendida, mas outras merecem nossa atenção.

Uma delas era de que os navios de classe Olympic eram projetados para serem inafundáveis em uma colisão. Ao passo que isso é verdade, **tal tipo de colisão requeria que no máximo dois compartimentos adjacentes fossem inundados, e no máximo quatro compartimentos específicos**. No caso do Titanic, foram 5 comportamentos, algo que **nenhum navio da categoria suportaria**.

Outro argumento é que um incêndio vinha ocorrendo em um dos armazenamentos de carvão do Olympic (disfarçado de Titanic) desde o dia 3 de abril, a ser extinto no dia 13, fora resultado de negligência por parte dos funcionários, que pretendiam enfraquecer a estrutura do barco. Na realidade, o incêndio **foi resultado da combustão espontânea do carvão pelo atrito ou pela temperatura.**

Porém, o incêndio **ocorreu em uma câmara cercada por aço, de forma que não representava perigo para armazenamentos adjacentes.** A informação de que os funcionários jogaram mais carvão no compartimento em combustão é falsa. Além disso, **múltiplos navios navegaram com incêndios ocorrendo em seus armazéns, e isso não foi um problema – hoje, sabemos que esse incêndio não teve impacto no naufrágio.**

Afirma-se, também, que apesar dos avisos de icebergs, o navio continuo a aumentar sua velocidade. Isso é verdade, mas **falhamos em entender como esse argumento sustenta a tese defendida:** se o objetivo era evacuar os passageiros e então simular um naufrágio, **evitar icebergs estaria no melhor interesse dos conspiradores.**

Então, afirma-se que Lee e Fleet viram o iceberg, mas não obtiveram respostas no telefone por 25 minutos e, ao descer na ponte antes disso, notou que o navio já estava virando. Sabemos que **isso é falso, que a resposta foi imediata e que a colisão ocorreu segundos depois.**

A próxima afirmação é que a colisão foi praticamente indetectável pelos passageiros, apesar de ser equivalente a ser atingida por um navio em sua lateral. Porém, **o iceberg não atingiu o navio em um ângulo reto, mas sim raspou sua lateral no navio, causando rasgos no casco.** Além disso, **múltiplos passageiros testemunharam um iceberg.** Então, alega-se que gelo não seria capaz de penetrar o casco do navio. De fato, **mas não foi isso que ocorreu: o iceberg deslocou placas do casco, abrindo rasgos.**

Figura 48: deslocamento de placas do casco.



Afirma-se, então, que demorou 45 minutos para que os passageiros recebessem sinais de perigo. No entanto, **sabemos que isso ocorreu 25 minutos após a colisão, tempo necessário para Smith constatar que o navio iria afundar devido ao total de câmaras inundadas.**

Então, alega-se que 10 minutos após a colisão, vapor saia das chaminés, indicando que as caldeiras ainda não haviam sido extintas e o Olympic podia se movimentar. Na verdade, **esse vapor vinha da mistura de água fria do oceano com água e materiais quentes das caldeiras.**

O próximo argumento é realmente convincente, e sustenta que Rowe, sobrevivente do naufrágio, viu um bote salva-vidas na água antes do primeiro bote ser lançado. Isso é verdade, mas, em um navio em movimento, **deve-se contar o horário considerando a velocidade do navio e a direção.** Isso resulta em relógios oficiais do navio marcando um certo horário (que é avisado por sinos) e relógios pessoais marcando outro, caso não sejam ajustados regularmente. Rowe **provavelmente se baseou em seu relógio pessoal.**

Em seguida, afirma-se que o navio Mount Temple estava transmitindo informações do naufrágio do Titanic quando apenas pessoas no Olympic e no Carpathia sabiam disso. Parece **óbvio o bastante que a informação veio do Carpathia.**

Além disso, essa teoria implica que o navio misterioso também naufragou. Com tantas pesquisas de sonar ao redor do Titanic, **por que nenhuma delas encontrou vestígios desse navio?**

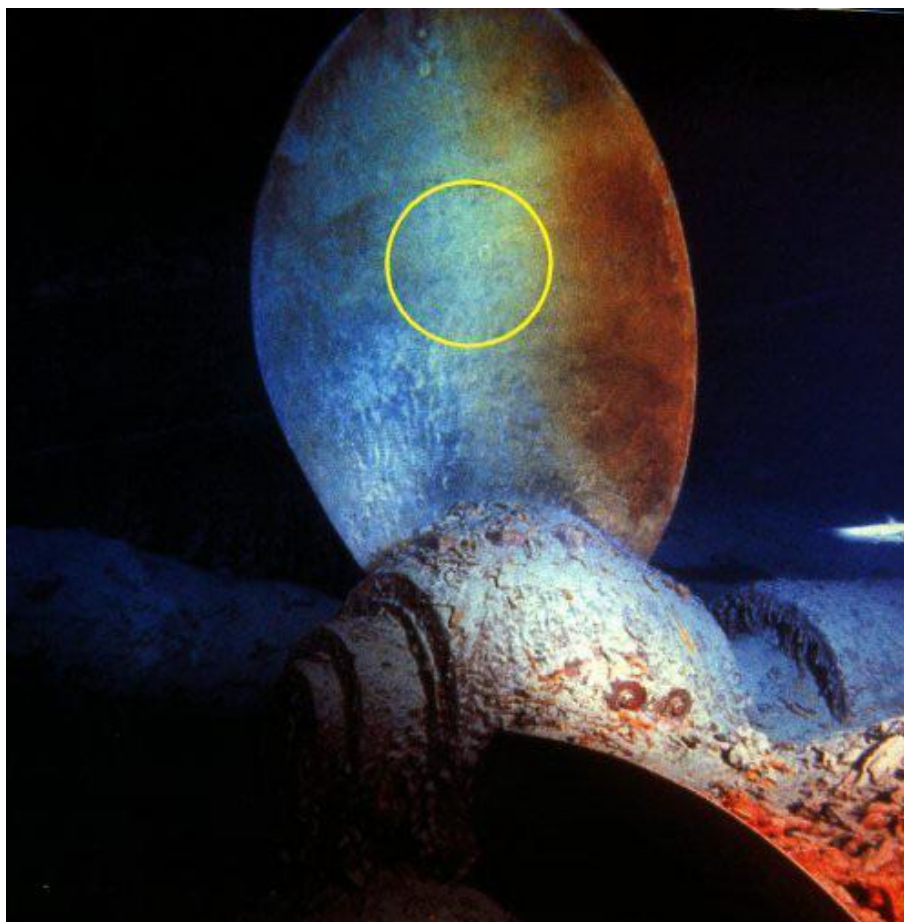
18. PARTES DO TITANIC FORAM ACHADAS NO OLYMPIC, E VICE-VERSA?

As peças do Titanic continham a inscrição 401, ao passo que as peças do Olympic continham a inscrição 400. Logo, é esperado que, no destroço, todas as peças contenham a inscrição 401 e, no desmanche do Olympic (ocorrido em 1935), todas as peças contenham a inscrição 400.

Peças do destroço são mais difíceis de averiguarem, mas uma imagem de um mergulhador

(https://www.reddit.com/r/titanic/comments/11edsv2/this_photo_by_robert_ballard_shows_the_propeller/) mostra o número 401 em um dos propulsores do naufrágio.

Figura 49: propulsor com o número 401.



Peças do desmanche, por outro lado, indicavam o número 400, como uma seção da parede de madeira e um painel.

Figura 50: peça de madeira do Olympic.

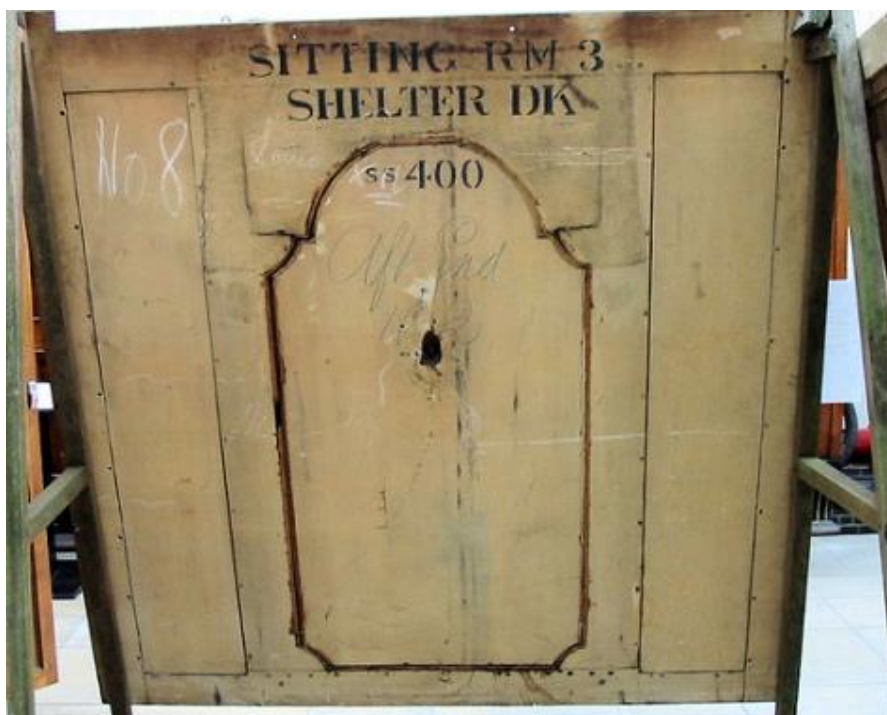
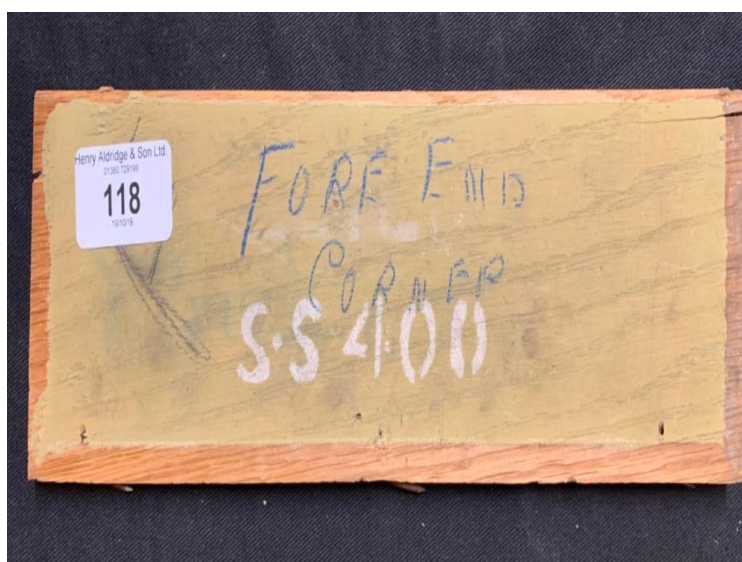


Figura 51: painel do Olympic.

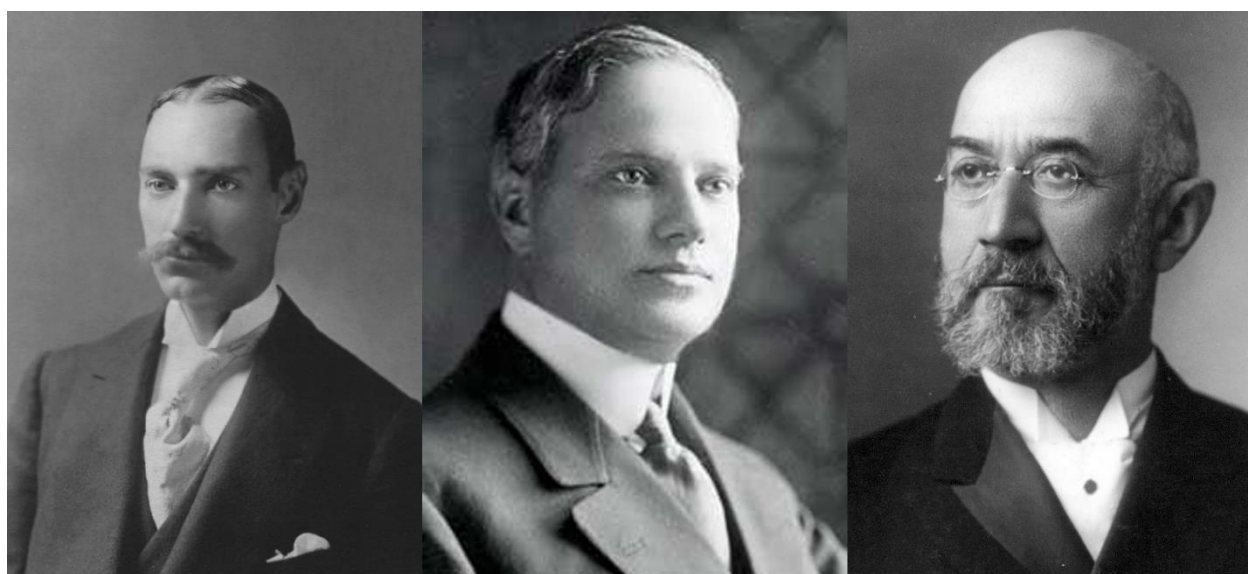


Não há registros de peças com números inconsistentes em ambas as embarcações.

19. J.P. MORGAN AFUNDOU O TITANIC PARA MATAR OPOSITORES DA CRIAÇÃO DA RESERVA FEDERAL?

A Reserva Federal, ou FED, foi criada em 1913. Alega-se que J. P. Morgan afundou o Titanic visando matar 3 pessoas que se opunham à sua criação. Seriam elas John Jacob Astor IV, Benjamin Guggenheim e Isidor Straus.

Figura 52: Astor, Guggenheim e Straus.



Astor e Guggenheim jamais falaram publicamente sobre a criação da Reserva Federal, mas Straus, conforme um artigo de 1911 indica (<https://www.nytimes.com/1911/10/16/archives/isidor-straus-urges-new-banking-plan-replies-to-jj-hills-attack-on.html>) que **Straus era favorável**.

Assim, J. P. Morgan, um dos homens mais ricos do mundo na época, tinha, no pior dos casos, a tarefa de executar duas pessoas: Astor e Guggenheim. **Afundar o Titanic para isso era uma opção extremamente arriscada e estúpida.**

Em primeiro lugar, **outras 1515 pessoas morreriam nesse processo** – algo que pode ser relevado pela maldade de J. P. Morgan.

Em segundo lugar, sem correção monetária, o Titanic **custou 7,5 milhões de dólares para ser construído e a seguradora pagou 644 mil dólares**. Essa operação **resultaria em um prejuízo financeiro de quase 7 milhões de dólares para a White Star Line**. Em terceiro lugar, o naufrágio do Titanic **teve grande impacto na reputação da White Star Line, outra consequência indesejável**.

Em quarto lugar, **sequer haveriam garantias que Astor e Guggenheim morreriam no naufrágio**, já que **estes poderiam ter chegado a qualquer bote salva-vidas em segurança**.

Com 7 milhões de dólares que sobriariam da não-execução desse plano estúpido, J. P. Morgan **poderia contratar o melhor assassino de aluguel da Europa e pagar pelos seu silêncio pelos próximos 100 anos** ou, caso isso falhasse, **usar de seu imenso poder para garanti-lo com métodos menos ortodoxos**.

20. POR QUE J. P. MORGAN CANCELOU A VIAGEM NO ÚLTIMO MINUTO, E TEVE SUAS ESTÁTUAS DE BRONZE REMOVIDAS DO NAVIO?

Há muito debate sobre porque J. P. Morgan cancelou sua passagem no Titanic, mas os historiadores **concordam, no presente, que isso não foi uma decisão de último minuto**. Os historiadores acreditam que essa decisão ocorreu porque a França estava mudando as leis que permitiam que americanos exportassem obras de arte, então **Morgan foi até Paris para remover suas obras antes que as leis entrassem em vigor**.

A explicação oficial foi que Morgan se sentiu doente e foi procurar uma “cura” em um spa com sua amante na França – de fato, Morgan faleceu em 1913, indicando que sua saúde já estava se deteriorando.

Figura 53: depoimento de historiadores.

“I’ve never been able to find an authoritative 1912 source explaining the exact reason why J. P. Morgan cancelled his passage on the Titanic, but he definitely didn’t do so mere ‘hours’ before the ship’s departure,” Titanic expert George Behe ([here](#)) said in an email to Reuters.

Meanwhile, Don Lynch, a historian at the Titanic Historical Society (THS) (bit.ly/3l7ul90), said: “One of J.P. Morgan’s biographers said that France was changing its laws to prevent Americans from exporting art treasures from that country, so Morgan went to Paris to oversee getting his purchases out of the country before the new laws went into effect.”

Also from THS, advisory board member Ray Lepien, said that as well as the art treasures theory, “the ‘official’ explanation was that he (Morgan) fell ill and wanted to take the ‘cure’ at a spa in France with his mistress.” Lepien added: “It could have been both reasons.”

Quanto às estátuas de bronze, Morgan estava enviando sua coleção para Nova York, e Michael Nathan era responsável por conduzir as inspeções em Londres. O primeiro envio ocorreu em fevereiro de 1912. Porém, Nathan precisou voltar para os Estados Unidos no começo de março, e, por isso, **Morgan decidiu aguardar sua volta para continuar o processo** (<https://www.amazon.com.br/Morgan-American-Financier-Jean-Strouse/dp/0375501665>).

21. HOVERAM CANCELAMENTOS EM MASSA ANTES DA VIAGEM?

Houveram cerca de 50 cancelamentos feitos antes da viagem ao Titanic. Para alguns deles, **sabemos os motivos**.

Um membro da tripulação, David Blair, faria toda a viagem, mas **foi substituído por Henry Wilde e, assim, fez apenas o trecho entre Belfast e Southampton**. Três irmãos, Alfred, Bertram e Thomas, foram atrasados pela passagem de um trem e, **ao chegarem na doca, a última passagem para o Titanic já havia se fechado**.

Um comissário chamado P. Kilford **não compareceu porque estava doente**. Thomas Hart, um carvoeiro, **ficou bêbado e perdeu seu cartão de embarque**, que foi usado por outra pessoa e, após o naufrágio, informado como falecido para sua mãe. Apenas em maio, Hart retornou para casa, envergonhado.

Passageiros, por outro lado, tiveram razões mais diversas. O magnata do aço Henry Clay Frick **torceu o tornozelo em um cruzeiro pelo Mediterrâneo**. O casal Harding, por sua vez, **conseguiu uma passagem no Mauretania e, portanto, deixou a Europa mais cedo**.

George W. Vanderbilt e sua esposa, por outro lado, **cancelaram por um mau pressentimento**, já que, em suas palavras “muitas coisas erradas podem acontecer em uma viagem inaugural”. Uma grande quantidade de passageiros **cancelou por estarem insatisfeitos com as acomodações**.

Robert Bacon, embaixador americano na França, viajaria com sua família, **mas não pôde devido aos atrasos do novo embaixador**. James V. O'Brien e sua esposa planejavam viajar no Titanic, mas **uma disputa legal mais duradoura do que o esperado fez com que seus planos tivessem de ser adiados**.

Henry S. Nesbitt planejava viajar a bordo do Majestic, mas, devido à greve dos trabalhadores carvoeiros, teve de transferir sua passagem para o Titanic. Porém, **sua esposa adoeceu, e os planos tiveram que ser, novamente, adiados**. O Reverendo Holden, indo para um congresso cristão, **também teve de mudar seus planos devido a uma doença de sua esposa**. Maude Powell, uma missionária, **decidiu ficar na Inglaterra por mais algum tempo, e só foi para os Estados Unidos em julho**.

Além disso, a greve dos trabalhadores carvoeiros fez com que **muitos optassem por adiar suas viagens até que ela terminasse e os estoques fossem reabastecidos**, também resultando em cancelamentos.

Outros passageiros trazem nomes pouco conhecidos, e é impossível determinar o motivo de seus cancelamentos. Porém, já verificamos que **nem todos cancelaram por qualquer motivo relacionado a um futuro naufrágio, mas sim por circunstâncias pessoais**.

Em termos percentuais, **cerca de 3% dos passageiros cancelaram**. Atualmente, voos possuem uma taxa de cancelamento de cerca de 2%, o que **não torna esse valor tão especial para o Titanic**.

22. HAVIA UM NAVIO MISTERIOSO PRÓXIMO DO TITANIC?

Anteriormente, usamos o termo “navio misterioso” para nos referir ao navio com o qual o Olympic colidiu na teoria de Gardner. Aqui, esse termo se refere a um terceiro navio disparando foguetes nas proximidades do Titanic, na mesma hora do naufrágio, que foi avistado pelo Californian.

A versão prevalescente é que não há navio misterioso algum, e o navio avistado foi o próprio Titanic. O operador de rádio do Californian desligou seu equipamento após ser tratado de forma rude pelo operador do Titanic cerca de 10 minutos antes do naufrágio.

Durante o naufrágio, o Californian foi visto pelas pessoas no Titanic, e sinalizadores foram lançados. O capitão do Californian, Lord, já havia ido dormir, mas foi acordado. Porém, os oficiais a bordo do navio **não tinham certeza da natureza dos sinalizadores**: alguns acreditavam se tratar de sinais de companhias náuticas, outros acreditavam se tratar de sinais de emergência.

Às 02:00, o Titanic, visto do Californian, **parecia estar saindo da área – quando, na verdade, estava afundando.** Às 03:00, foguetes do Carpathia foram vistos, que rumava em direção ao Titanic. Nesse momento, descobriu-se do naufrágio, e o Californian chegou ao local após o Carpathia, encontrando apenas destroços.

Porém, um marinheiro do Samson, um navio norueguês, em 1912 testemunhou que esteve com sua embarcação nas proximidades do Titanic no dia do naufrágio e disparou foguetes para o céu, mas se moveu rapidamente para evitar ser detectado, pois estava caçando focas em águas territoriais.

Porém, **o Titanic estava a 811 quilômetros de águas territoriais** e, se o objetivo é se manter furtivo, **por que um navio caçando focas ilegalmente dispararia foguetes para o céu?**

Análises dos registros do Samson indicam que ele estava em Isafjordur, na Islândia, nos dias 6 e 20 de abril, **não permitindo que o navio estivesse nas proximidades do Titanic no dia 14** – portanto, **o marinheiro estava mentindo**.

Além disso, os sobreviventes do Titanic **não relataram ver outro navio disparando foguetes**, mas **sim ver um navio na distância** – o Californian.

Resta o debate se Lord agiu corretamente ou não. Os que argumentam em seu favor alegam que **os foguetes sinalizadores deveriam ter sido disparados com menos de 1 minuto de intervalo para serem considerados sinais de socorro**, e que o radialista, sendo empregado de Marconi, **não poderia ser acordado pela tripulação**.

23.O TITANIC FOI AFUNDADO POR UM SUBMARINO ALEMÃO?

Um artigo sugere que isso ocorreu (https://www.huffpost.com/entry/-did-a-german-uboat-sink_b_1413770), mas cita evidências facilmente explicadas por outros fatores.

Figura 54: artigo em questão.

THE BLOG [WEIRD NEWS](#) [TITANIC](#)

Did a German U-Boat Sink the Titanic?

Will the Titanic ever be resurrected to assess the destruction and determine if this hypothesis could be viable?

By Dr. Franklin Ruehl, Ph.D., Contributor

Host, 'Mysteries From Beyond the Other Dominion'

Apr 10, 2012, 09:56 AM EDT | Updated Jun 10, 2012

O primeiro deles é que os sobreviventes ouviram explosões subsequentes à colisão. Essas explosões seriam mais torpedos atingindo o Titanic, mas, na verdade, **provavelmente eram sons isolados de mobília caindo, vidros quebrando e aço entortando**. Não há um horário preciso para essas explosões, de forma que **nada indica que elas foram ouvidas simultaneamente em todo o navio**.

Essa teoria também implica que o navio misterioso seria o submarino alemão – **mas por que um submarino alemão dispararia foguetes para o céu após afundar um navio estrangeiro?**

24. CAPITÃO SMITH TENTOU QUEBRAR UM RECORDE DE VELOCIDADE?

Muitos afirmam que a velocidade mantida pelo Titanic durante a noite foi uma tentativa de quebrar um recorde de velocidade. Porém, a White Star Line **não tinha interesse em quebrar tal recorde com o Titanic** – ele era o maior navio já lançado, mas a Lusitanea e Mauretania **seriam sempre mais rápidas**.

Os testemunhos indicaram que **o Titanic sequer foi colocado a prova com todas as caldeiras em funcionamento** – algo que era planejado ser feito nos dias seguintes, caso o clima estivesse calmo.

A decisão em manter a velocidade apesar dos avisos de gelo provavelmente **veio do consenso da época, em que gelo não era considerado um grande perigo para navios daquele porte**.

25.CONCLUSÕES

Assim, somos capazes de concluir que o navio no fundo do Atlântico Norte **é de fato o Titanic – e não o Olympic** – uma vez que **a hipótese da troca é refutada pelo formato das janelas e pelas partes numeradas.**

Também **falhamos em encontrar qualquer evidência de que o Titanic foi afundado propositalmente.** Fazer isso para matar dois opositores políticos **seria uma péssima ideia.**

Todos os cancelamentos cujos nomes são conhecidos **são justificados, e apenas um reflete um pressentimento.** A taxa de cancelamento do Titanic foi de 3%, **um valor baixo e apenas ligeiramente acima de linhas aéreas modernas.**

As obras literárias que teriam previsto o naufrágio do Titanic apenas o fizeram superficialmente, e **refletem conhecimento dos autores sobre navegação transatlântica, não clarividência.**